

АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ПУСТЬ
НЕУДАЧНИК
ПЛАЧЕТ



ГРУСТНЫЙ ХЭППИ



Публика восторженно гудит. К купающемуся в океане света четырехугольнику ринга сквозь толпы болельщиков пробиваются два участника предстоящего боя. Добравшись до цели, они поочередно молотят себя в грудь чудовищными кулаками, оглашая зал дикими криками, угрозами и ругательствами в адрес противника. "В синем углу, —

ЭНД В СТИЛЕ КЭТЧ

А.МЕЛЬНИК



завывает под потолком голос из репродукторов, — “черный убийца”, победитель 25 боев, непревзойденный чемпион из... В красном...!”

Это кэтч — нечто среднее между цирковой клоунадой, борьбой и боксом супертяжелых весовых категорий. Но причем здесь автогонки? А в самом деле, причем здесь автогонки?

Над трассой принадлежащего фирме "Хонда" автодрома в местечке Сузука, что в ста с небольшим километрах к юго-востоку от древней столицы Японии Киото висели желтые шары мощных фонарей. Гонка началась в два часа дня, тем не менее освещение отнюдь не казалось лишним. Плотные тяжелые тучи укрыли землю зыбким одеялом сумерек, опустившись почти на самые трибуны. Но несмотря на дождь, шедший с небольшими перерывами вот уже больше суток, в Сузуке собралось невероятное количество зрителей — 155 тысяч человек. Не нужно думать, что если Японские острова со всех сторон окружены водой, то их жителям доставляет удовольствие часами просиживать под дождем. В данном случае собравшихся на трибунах автодрома можно понять — ведь сюда попали лишь полтораста тысяч счастливицев. А заявок на билеты Гран-при Японии было подано... свыше миллиона!

Что и говорить, старания ФИА придать концовке чемпионата мира напряженный характер удалась на все сто процентов. Кто же выйдет победителем титанической схватки двух виртуозов руля — этот вопрос волновал сотни тысяч, если не миллионы умов. Сотни газет, журналов, информационных агентств, дикторы радио и телевидения на все лады расписывали участников поединка. 34-летний сын двукратного чемпиона мира, победитель восьми Больших

призов из 32-х, в которых участвовал, коренной лондонец и прекрасный семьянин, отец двоих детей Деймон Хилл. И 25-летний сын каменщика из немецкого городка Керпен, севший за руль "формулы 1" в возрасте, когда его противник едва примерился к седлу гоночного мотоцикла, но уже выигравший десяток Гран-при, живущий со своей школьной подружкой в Монте-Карло, Михаэль Шумахер.

Итак, весь антураж боя кэтчистов налицо — залитая светом трасса, где должен состояться поединок. Толпы зрителей, рассыпающиеся в похвалах комментаторы. И двое наших героев, как и положено премьерам, стоящие в первом ряду стартового поля пятнадцатого, предпоследнего этапа 45-го чемпионата мира формулы 1. Правда, противники не играли могучими бицепсами в лучах юпитеров — их тела, почти скрытые в узких кокпитах гоночных машин, были одеты в огнеупорные комбинезоны. Да и перебрасываться репликами немцу и англичанину было не слишком удобно из-за шлемов на головах. Но план по обмену любезностями они, пожалуй, даже перевыполнили.

Еще на тестах в Эшториле перед Гран-при Европы Хилл в очередной раз обвинил "Бенеттон" в том, что машина команды не соответствует правилам. Шумахер в ответ поставил под сомнение водительское мастерство оппонента. С неделю противники обзывали друг друга, как говаривала Баги-

ра, то земляным червяком, то желтой рыбой, прежде чем их удалось "помирить". На тренировке в Хересе два претендента на чемпионский титул перед многочисленными фото- и телекамерами торжественно и долго жали друг другу руки. А на следующий день коса снова нашла на камень и на пьедестале Михаэль старательно не замечал Деймона, израсходовав весь запас шампанского на бронзового призера Хаккинена и зрителей.

В Японии представление продолжалось. "Это мой последний шанс, — едва спустившись по трапу самолета заявил Хилл. — Чтобы выиграть чемпионат, мне необходимо победить здесь. Но я обязан выхватить из-под носа Шумахера японский Гран-при еще и потому, что на этой трассе с длинными прямыми важно преимущество в мощности. А оно на нашей стороне". Шумахер не остался в долгу. На специальной пресс-конференции, организованной в Токио его японским спонсором, немец заявил: "У меня пять очков преимущества. А потому, единственный, кто может стать в Сузуке чемпионом мира — это я".

После двух дней отдыха в Сингапуре Михаэль здорово загорел, выглядел веселым и на редкость уверенным в себе. И первый день квалификационных заездов отъезжал будто на одном дыхании, используя лишь семь из дюжины положенных каждому кругов и израсходовав всего один



Почти тридцать кругов продолжалась отчаянная дуэль Мэнселла и Алези. Француз пропустил экс-чемпиона мира лишь на последнем круге.

комплект покрышек. Хилл отстал почти на полсекунды (0,487), загубив восемь шин и откатав все двенадцать кругов. Проникший в боксы "Вильямса" корреспондент "Ассошиэйтед Пресс" отметил, что атмосфера там была далеко не праздничной. Хилл поначалу вообще отказался отвечать на вопросы. И только на пресс-конференции разговаривал: "Я, разумеется, не оглушен. Михаэль, по-видимому, в прекрасной форме и очень уверен в себе. Тем не менее я считаю, что завтра еще сумею побороться за первое место на старте".

Казалось, основания для этого у англичанина имеются. В субботней утренней тренировке его земляк и товарищ по команде Найджел Мэнселл был самым быстрым, улучшив почти на полсекунды время Шумахера. Правда, Михаэль оставался невозмутим: "Небольшие проблемы с балансировкой машины. Но я несколько не встревожен — обычное дело. Если не будет дождя, мой "Бенеттон", безусловно, побежит быстрее, чем вчера". Однако перед самым началом квалификации небеса разразились.

То усиливаясь, то ненадолго затихая, дождь, как мы уже говорили, продолжался более суток. А потому, естественно, никому из пилотов улучшить свои результаты не удалось. Но в то же время "мокрая квалификация" обошлась относительно спокойно. Лишь Шумахер, Рубенс Баррикелло и дважды Юрки-Ярви Лехто вылетали с трассы. И несмотря на то, что заезды на двадцать минут пришлось прервать, чтобы очистить трассу от обломков "Джордана" бразильца, все пилоты отделались лишь моральным ущербом. "Жаль, конечно, — сказал Баррикелло. — Всегда очень обидно видеть свой автомобиль в таком состоянии. Но я ничего



не мог поделать — я был беспомощней пассажира".

Поскольку все обошлось даже без единого синяка, организаторы и на следующий день, видя, что гонку придется проводить под проливным дождем, недрогнувшей рукой дали добро на старт. Да и то сказать — ведь не возвращать же назад деньги за полтора-два тысячи билетов. К тому же зрители горят желанием увидеть захватывающую борьбу двух претендентов на мировую корону. А на мокрой трассе она может стать еще более интересной и — главное — непредсказуемой.

Зрелище действительно получилось незабываемое. Вздвигая фонтаны брызг, двадцать шесть автомобилей рванулись со старта. Желтые огни высоко над трассой таинственно светились в серой пелене, а трибуны разражались тысячами фотовспышек, когда укутанная тучей водяной пыли рычащая "автомобильная" длиной несколько сот метров проносилась мимо.

К сожалению, о красоте зрелища очень скоро пришлось забыть. Когда машины ушли на второй круг, дождь заметно усилился, а уже на третьем круге вылетел с трассы "Симтек" новичка формулы 1 японца Такакино Иноу. Тут же, прямо на стартовой прямой, не справились с управлением

Юкио Катаяма и Джонни Херберт. "Тиррел" ударился правым передним колесом о бетонную стену пит-лейна, а его пилота под руки увели в боксы, где поручили заботам врача — японец повредил ногу.

Но никто и не думал останавливать гонку. На трассу лишь выехал "пейс-кар", чтобы притормозить участников, пока спасатели убирают останки машин неудачников. И в тучах брызг водитель "автомобиля безопасности" целых два круга плутал в веренице гонщиков, прежде чем наконец отыскал лидера и пристроился перед ним.

15 этап

Гран-при Японии

6 ноября, Сузука, 50 кругов, 293,2 км

1.	Д.Хилл	GB	Williams FW16	2	1:55.53,532
2.	М.Шумахер	D	Benetton B194	1	—3,365
3.	Ж.Алези	F	Ferrari 412T1B	7	—52,045
4.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW16	4	—56,074
5.	Э.Эрвин	GB	Jordan 194	6	—1,42,107
6.	Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	3	—1,59,863
7.	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	8	—2,02,985
8.	К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	18	—1 кр.
9.	Э.Кома	F	Larrousse LH94	22	—1 кр.
10.	М.Сало	SF	Lotus 109	25	—1 кр.
11.	О.Пани	F	Ligier JS39B	19	—1 кр.
12.	Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	24	—2 кр.
13.	А.Дзанарди	I	Lotus 109	17	—2 кр.

Сошли: круг:	Место на старте	Причина
26 М.Бланделл	GB Tyrrell 022	13 мотор
15 Р.Баррикелло	BR Jordan 194	10 КП
13 М.Брандл	GB McLaren MP4/9	9 авария
13 Дж.Морбиделли	I Arrows FA15	12 авария
10 Г.Бергер	A Ferrari 412T1B	11 эл.сист.
10 Ф.Лагорс	F Ligier JS39B	20 авария
10 П.Мартини	I Minardi M194	16 авария
10 М.Альборето	I Minardi M194	21 авария
2 Дж.Херберт	GB Benetton B194	5 авария
2 Ю.Катаяма	J Tyrrell 022	14 авария
2 Т.Иноу	J Simtek S941	26 авария
0 Х.Нода	J Larrousse LH94	23 электрон.
0 Ю.-Я.Лехто	SF Sauber C13	15 мотор

Не прошли квалификацию			
Б.Гашо	B	Pacific PR01	1.46,374
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	1.46,629

"Пул-позиции": 1.37,209 (217,165 км/ч). Лучший круг: Хилл (24) — 1.56,597 (181,054 км/ч). "Пейс-кар": 4—10. Лидеры: Шумахер — 1—18; Хилл — 19—35; Шумахер — 36—40; Хилл — 41—50.

СУЗУКА

Сузука

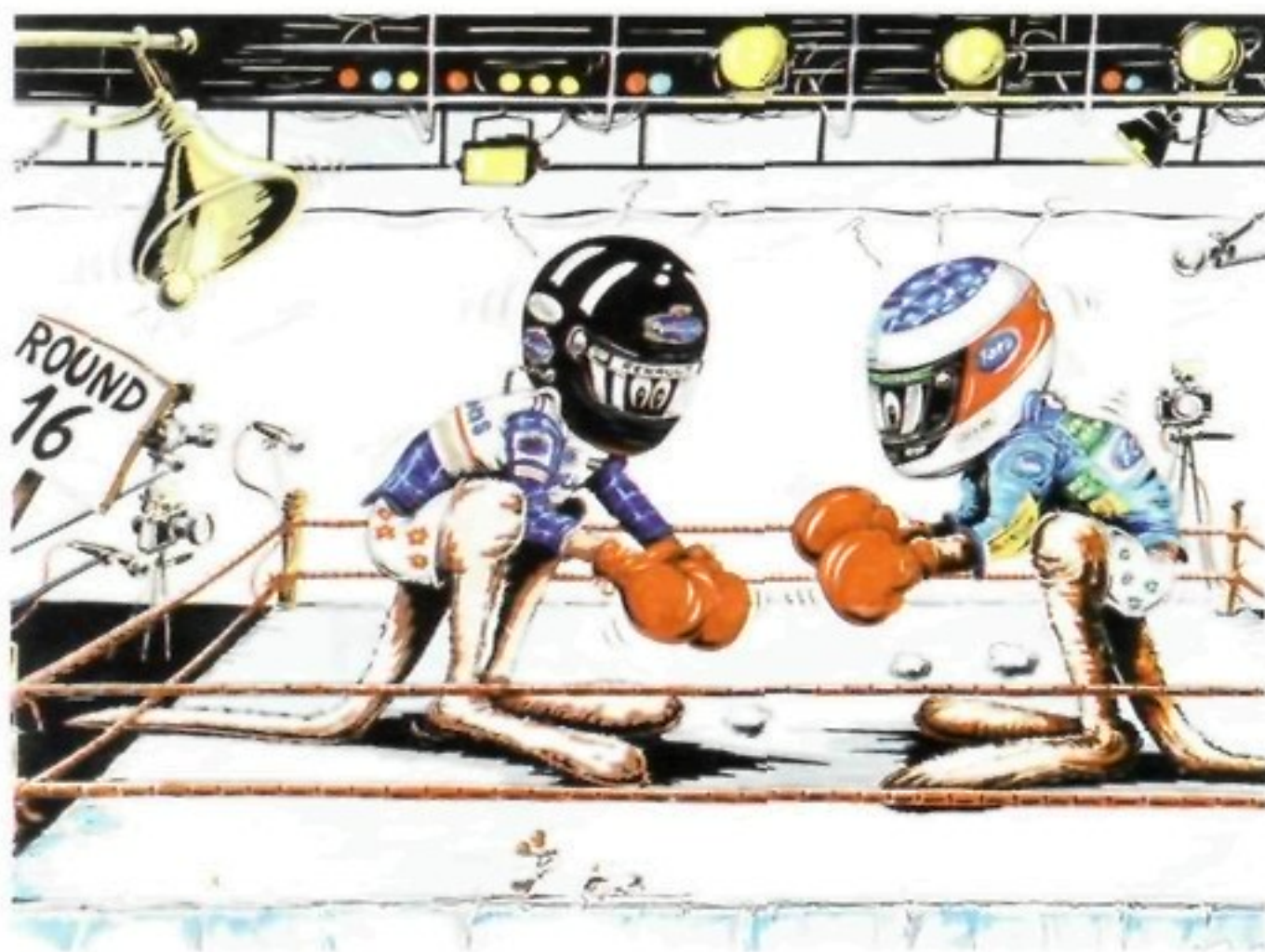
Жан АЛЕЗИ: Я очень доволен собой и "Феррари", ведь эти четыре очка пришли после стольких трудных и безрезультатных гонок. Мэнселл всю гонку здорово нажимал на меня, не давая буквально ни минуты отдыха. Совсем неплохо для старичка!

Найджел МЭНСЕЛЛ: Это была фантастическая гонка! Я сражался с Алези, как лев, но в схватке из двух раундов он вышел победителем.

Эдди ЭРВИН: Мне удался хороший старт, но я сразу же вынужден был отстать от впереди идущей машины — я не видел дальше кончика собственного носа! По трассе текли буквально реки воды.

Мика ХАККИНЕН: В таких условиях, как сегодня, каждый, кто доехал до финиша, уже победитель. Мне же трудно было рассчитывать на место выше седьмого: после повторного старта машина постоянно теряла скорость.

Герхард БЕРГЕР: Пилотам Ф1 необходимо организовать, чтобы более эффективно бороться за безопасность. Надо выбрать одного из нашей среды, чтобы инспектировать все трассы в течение сезона. Перед Аделаидой этого сделано не было. Кроме того, нужно найти действительно авторитетного президента GPDA. Я хочу, чтобы им стал Жаки Икс.



Напряжение нарастало. В отличие от боя кэтчистов, где, как известно, противники могут наносить друг другу самые сокрушительные удары, топтать ногами или откручивать голову — все равно зрители могут быть уверены в благополучном исходе поединка — над дождливой Сузукой повисло предощущение настоящей драмы.

Едва лишь ушел с трассы "пейс-кар" и гонщики вновь утопили в пол педали газа, Франк Лагорс, Пьерлуиджи Мартини и Микеле Альборето выбыли из борьбы. Еще

через два круга в пологом левом повороте вылетел на траву и врезался в стену из покрышек "Эрроуз" Джанни Морбиделли. Итальянец моментально выбрался из обломков машины, к которым уже подъехал небольшой трактор и подошли несколько человек — судьи на трассе, пожарные, спасатели. В это время в том же повороте сорвался с трассы и понесся прямо к обломкам "Эрроуза" красно-белый "Мак-Ларен". Медленно вращаясь, подобно невиданному пропеллеру, он чудом миновал и трактор и

разбитый автомобиль и перед тем, как врезаться в стену покрышек, сильным ударом подбросил вверх человека с огнетушителем...

"Я испугался до тошноты и орал как сумасшедший, — говорил несколько минут спустя Мартин Брандл, сидевший за рулем злополучного "Мак-Ларена". — Я отчетливо видел и трактор, и обломки "Эрроуза", и людей. Пытался избежать столкновения, но ничего не мог поделать. Нынешние "формулы" совсем лишились прижимающей силы в поворотах. В таких условиях, как сегодня, это смертельно опасно".

Гонку немедленно остановили красными флагами. Но почти тут же организаторы облегченно вздохнули. "Пожарный отделался переломом ноги ниже колена", — успокоил журналистов представитель ФИА Мартин Уайтекер. А значит, поединок, ради которого, собственно, все и собрались, можно продолжать. "В синем углу..."

Нужно сказать, претенденты на титул чемпиона вполне оправдали ожидания и зрителей, и устроителей этого грандиозного автошоу. Теперь, когда присутствующие убедились, что они по-настоящему, без дураков, рискуют жизнью, когда по трассе проехала всамделишная "скорая помощь", зрелище стало еще более захватывающим.

Правда, после повторного старта, когда время гонщиков складывалось из двух частей, понять, что творилось на трассе, без компьютера было практически невозможно. Довольно легко обеспечив себе десятисекундное преимущество — после десятого круга он выигрывал у Хилла по одной-полторы секунды на круге, — Шумахер отправился "переобуваться". Выехал вто-



рым (на самом-то деле шестым, вслед за "Мак-Лареном" Хаккинена), отставая на 18 секунд. А потом неожиданно переместился на третье место и не смог улучшить своего положения даже тогда, когда Хилл, в свою очередь, побывал в боксах. Прошло еще с четверть часа, и Михаэль вдруг понесся вперед, с 31 по 36 круг не только обыграв разделявшие их с лидером пять с небольшим секунд, но и оторвавшись на три с лишним. И уехал в боксы заправляться.

Уже после финиша, шатающийся от усталости и захлебывающийся от счастья Деймон все никак не мог поверить в свалившуюся на него удачу: "Это потрясающе! Это нечто невероятное! У меня не было ни мгновения для того, чтобы расслабиться, я все время работал изо всех сил. Как это прекрасно — выиграть гонку, подобную сегодняшней!" А рядом Шумахер, свеженький как огурчик, меланхолично улыбался: "Обычно мы хорошо рассчитываем тактику ведения гонки. Но на этот раз промахнулись. У нас были причины сделать то, что мы сделали. Мы рискнули и проиграли. Раз на раз не приходится".

В общем, как моментально решили все вокруг, "Бенеттон" совершенно напрасно построил свою тактику на двух остановках для дозаправки. "Вильямс" поставил на один "пит-стоп" и не прогадал. Логика кажется безупречной — ведь на мокрой трассе шины снашиваются совсем не так быстро, а значит, преимущество свежих покрышек сводится почти к нулю, оставляя лишь разность веса заправленного и полупустого бензобака. Но как тогда объяснить более чем десять секунд отставания, которые заработал Михаэль, выехав из боксов в первый раз? Тем, что его не пропускал Хаккинен? Нет, сам немец на пресс-конференции подчеркнул, что не имел проблем с обгоном. Сказалась большая масса машины? Но почему же тогда, дозаправившись вторично, "Бенеттон" помчался вперед так, что голоса дикторов европейских телекомпаний то и дело срывались на крик: "Отставание немца — пятнадцать секунд!... Десять!... Семь!..." Наконец, за круг до финиша, Шумахер проигрывал 2,457 секунды. И... сбросил, упустив на последнем почти секунду.

Кстати сказать, многие из тех, кто не понимают кэтча, ругают его за откровенную клоунаду, нескрываемую театральность, не могут не отметить по крайней мере одного

достоинства этого вида... э-э-э... спорта — непредсказуемость.

Итак, финальный бой чемпионата мира должен был состояться в Австралии. Долгих восемь лет местные болельщики ждали, когда же наконец судьба мирового первенства решится именно на их глазах. Ибо, начиная с 1987 года, вопрос о короне снимался или в Японии, или даже еще раньше. Нужно сказать, они получили то, что хотели — вновь претенденты били себя в грудь, вновь обменивались угрозами, уничижительными репликами и сокрушительными ударами. И в конце концов, выяснив в смертельной схватке отношения, полюбовно разошлись, оставив зрителей гадать — кто же из них все-таки сильнее.

Отдохнув в гостях у своего земляка, экс-чемпиона мира по мотогонкам Барри Шина, который живет теперь в австралийском курортном городке Серфиз-Парадайс, Хилл прилетел в Аделаиду настроенным весьма кровожадно: "Я с нетерпением жду гонки, чтобы побить Шумахера и стать чемпионом мира! Это было бы волнующим достижением — никогда прежде сын еще какого-либо чемпиона не побеждал в Гран-при, не то чтобы выигрывал корону". Шумахер, естественно, не остался в долгу: "Не уверен, что Деймон представляет себе, что такое настоящее напряжение. В картинге и различных формулах, в которых я участвовал, я постоянно боролся за победу, поэтому хорошо знаю, что обычно сохраняю спокойствие в критических ситуациях. Интересно посмотреть, на что способен Деймон". А потом прибавил, совсем уже в иезуитском тоне, чтобы окончательно вывести соперника из себя: "Я-то молодой, у меня впереди куча времени. А потому, если даже и проиграю нынешний чемпионат, мир не перевернется — могу попытаться еще и еще. А вот у Хилла в этом сезоне, учитывая все минувшие трагедии, скандалы, дисквалификации, появился уникальный шанс. Больше такого не будет".

Нужно сказать, что насмешки немца вывели-таки англичанина из себя. Ни с того ни с сего он вдруг потребовал... прибавки жалования. "Я уже не тот зеленый тест-пилот, с которым заключали контракт, — бушевал он. — Я стал первым номером команды всего за два сезона в формуле 1! Лишь одно очко отделяет меня от звания чемпиона мира! Я почти обеспечил команде победу в Кубке конструкторов! Наконец, я выиграл девять Гран-при из 33-х!" При этом Деймон, правда, забывал, что в Ф1 он не второй, а третий сезон. И что достижения его в дебюте выглядели не ахти — одиннадцатое место, шестнадцатое и шесть бесплодных попыток преодолеть квалификационный барьер в восьми гонках сезона-92.

Неудивительно, что Фрэнк Вильямс, к которому, собственно, и были обращены словесные эскапады новоявленного супергонщика, отреагировал немедленно: "Ему еще предстоит пройти порядочный путь, чтобы сравниться с такими пилотами, как Прост или Мэнселл. Что же касается контракта на будущий сезон, то, между прочим, ничего еще не решено".

...

По совету врачей решил отложить свое возвращение в формулу 1 Карл Вендлингер. Во время испытательных заездов в Барселоне австрийский пилот почувствовал сильные боли в спине. Доктор нашел легкое растяжение связок вокруг позвоночника, не вызванное, как отмечается, последствиями майской аварии гонщика в Монте-Карло. А место австрийца в "Заубере" занял не пришедшийся ко двору в "Бенеттоне" Юрки-Ярви Лехто.

...

Еще в начале сезона, благодаря обилию спонсоров, финансовое здоровье команды "Лотос" не вызывало сомнений. Однако в конце лета оказалось, что знаменитая "конюшня" задолжала почти 15 миллионов долларов. Назначенные судом контролеры, оценив активы компании, продали детище Колина Чапмена некоему финансовому объединению, имя которого пока держится в секрете.

...

Многочисленные изменения в составах команд в конце сезона вызваны большей частью финансовыми причинами. Так, "Лярусс", чтобы заплатить своему пилоту Эрику Кома причитающиеся по контракту деньги, вынуждена была на две последние гонки пригласить Жана-Дени Делетра. Правда, из-за задержки с выдачей "суперлицензии" 31-летний швейцарец, согласившийся оплатить свое место среди пилотов Ф1, появился за рулем "Лярусса" только в Аделаиде.

...

Всего один Гран-при был в составе "Лижье" Джонни Херберт. Менеджер "Бенеттона" Флавио Бриаторе, которому, как известно, принадлежит теперь французская "конюшня", заменил англичанином не оправдавшего его доверие Йоса Ферстаппена.

...

Херберта в "Лотосе" заменил финн Мика Сало. "27-летний пилот обратил на себя наше внимание еще в 1991 году, — сказал менеджер команды Питер Коллинз. — Его битва с Хаккиненом в британском чемпионате формулы 3 продемонстрировала недюжинный потенциал финна". В последние два сезона Сало принимал участие в первенстве Японии формулы 3000.

...

Любопытно, что 41-летний Найджел Мэнселл — самый пожилой из нынешних пилотов Ф1 — впервые сумел финишировать в Сузуке. Кроме того, в третий раз стартовав с первого места в Аделаиде, англичанин также впервые сумел добыть Гран-при Австралии.

...

Самым быстрым в "мокрых" тренировках и квалификационных заездах Гран-при Японии стал "Мак-Ларен" Мартина Брандла. Как ни странно, автомобиль его товарища по команде Мики Хаккинена в тех же условиях был одним из самых медленных.

Старт в Аделаиде.
На снимке хорошо видно, как "самоустранился" Мэнселл — его "Вильямс" с красной "двойкой" на носу слева за "Бенеттоном" Шумахера. А Хилл (номер 0) уже не успевает "втиснуться" в поворот впереди немца.

В Сузуке вместо Доменико Скиаттареллы за рулем "Симтека" появился 26-летний японский гонщик Такачико Иноу.

По решению английского суда Эдди Эрвину на две недели пришлось расстаться с водительскими правами. На своем "Феррари" он превысил стомильное (161 км/ч) ограничение скорости на автострате.

Закончилось длившееся 12 лет сотрудничество "Мак-Ларена" с нефтяным концерном "Шелл". С будущего сезона английская команда будет использовать масла и топливо марки "Мобил".

Новым менеджером "Вильямса" станет в следующем сезоне Дики Стенфорд. Йан Харрисон будет теперь руководить командой "Рено-Вильямс" в британском чемпионате по кольцевым автогонкам на легковых машинах.

Гостем боксов "Вильямса" в Аделаиде был член легендарной "ливерпульской четверки" Джордж Харрисон. Впрочем, экс-"Битлз" каждый год наблюдает за ходом Большого приза Австралии — он владеет небольшим островом у побережья Зеленого континента.

Спонсором "Вильямса" в Гран-при Японии стала ведущая медицинская компания этой страны — "Уено Клиник".

Франк Лагорс, 26-летний серебряный призер Международного первенства ФИА формулы 3000 нынешнего сезона, заменил в "Лиже" Джонни Херберта.

С 1996 года Большой приз Австралии планируется проводить в мельбурнском Альберт-Парке. Осмотревший трассу Ники Лауда остался доволен, заметив, что она нуждается лишь в небольшой реконструкции. Иного мнения придерживаются местные "зеленые". Два десятка человек были задержаны полицией во время демонстрации против проведения в Мельбурне гонок формулы 1.

Рекламные надписи "Битбургер" красовались на бортах "бенеттонов" в Сузуке и Аделаиде. Бриаторе удалось на два этих этапа заручиться спонсорской поддержкой одного из ведущих немецких производителей пива.

В будущем году швейцарской команде "Заубер" будут поставляться двигатели "Форд". "Мы надеемся, что наши моторы помогут "Зауберу" сделать следующий шаг и начать выигрывать Гран-при", — сказал глава "Форд оф Юроп" Альберт Касперс.

Очевидно, угроза, прозвучавшая в словах "железного Фрэнка", немного отрезвила "без одного очка чемпиона". А тут еще результаты первого дня квалификации Большого приза Австралии вполне подтвердили слова шефа команды. Более чем на полсекунды отстал "первый номер" "Вильямса" не только от Шумахера, но и от Мэнселла. "Я очень, очень доволен сегодня!" — поглаживал усы, добродушно улыбаясь, Мэнселл. Он в 32-й раз завоевал "поул-позишн" и при этом счастливо избежал столкновения с "Бенеттоном" Херберта. "Вам приходится призвать на помощь все свое чувство юмора, когда, на полной скорости вылетев из поворота, вы обнаруживаете, что трасса перегорожена стоящим автомобилем," — вспоминал он этот эпизод.

А вот Шумахеру не удалось избежать аварии. Он был самым быстрым в этот день и, несомненно, улучшил бы время экс-чемпиона мира, но, выйдя из боксов за пару минут до окончания заездов, не удержал машину в S-образном повороте и, врезавшись в стену, превратил свой "Бенеттон" в кучу металло-(и пластико-)лома.

В субботу, как и в Японии, шел дождь, а потому порядок на старте определялся по результатам первого дня: Мэнселл—Шумахер—Хилл. И хорошая возможность для пилотов команды "Вильямс" разработать совместный тактический план, чтобы отрезать одинокий "Бенеттон", благо помощник Шумахера Херберт был довольно далеко, на седьмом месте. Но "Вильямс" никогда не отличался слаженностью командных действий. "Ничто не заставит меня вмешаться в их спор, — заявил Мэнселл (любопытно было бы узнать, как повлияла на "британского льва" недавняя самореклама Хилла). — Пусть сами выясняют отношения. Надеюсь, что чемпионом мира станет лучший пилот и лучшая машина". А на вопрос о том, не попытается ли он заблокировать Шумахера в первом повороте, чтобы помочь своему товарищу по команде, Найджел чуть ногами

не затопал: "Это недостойный вопрос! Я выше этого!"

Вот и получилось, что на старте в Аделаиде пилоты сине-белых выглядели просто беспомощно. Мэнселл пытался освободить дорогу Хиллу, в то же время стараясь, как бы никто его не обвинил в том, что он блокирует Шумахера. В результате Михаэль легко ушел вперед, а Найджел, еще раз ошибившись, откатился аж на шестое место.

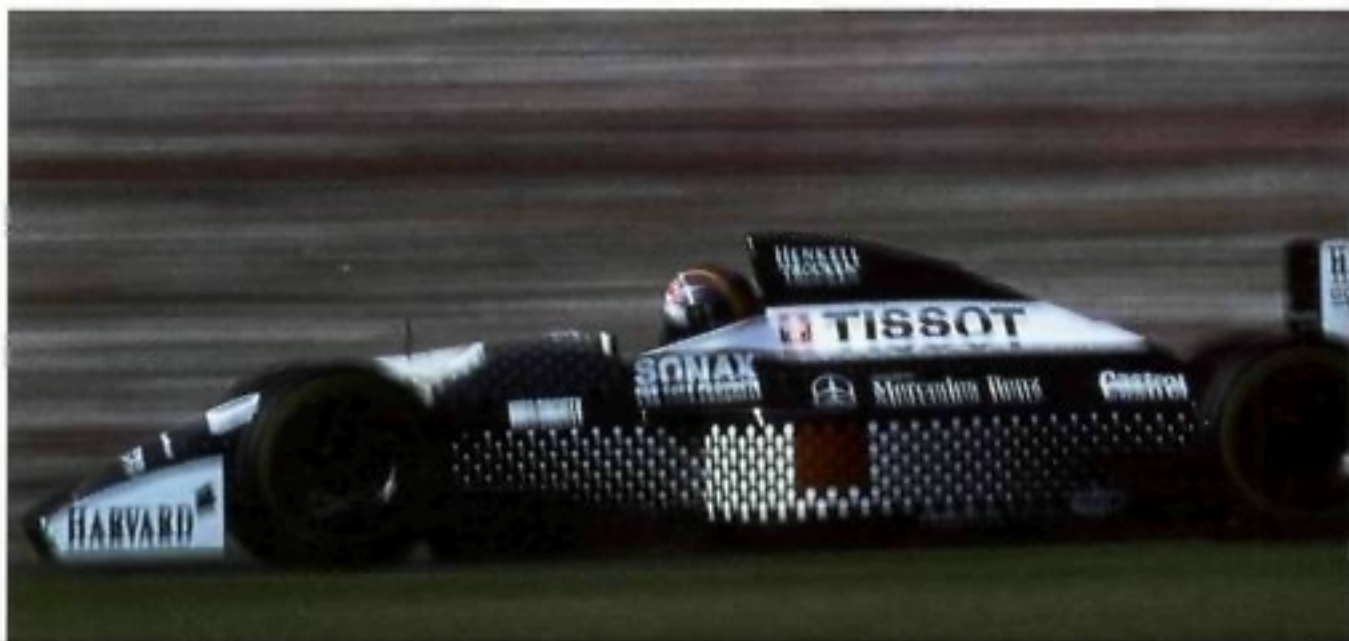
А впереди завязался тот самый долгожданный последний бой за мировое первенство. Разница в очко между немцем и англичанином означала, что второму необходимо было набрать на два очка больше соперника, ибо Шумахер опережал его по количеству побед — 8:6. А разница между первым и вторым на финише составляет четыре очка, между вторым и третьим — искомые два. Шумахеру нельзя было пропускать Хилла. Хиллу ничего не оставалось, как атаковать Шумахера.

Круг за кругом "Вильямс" мчался за "Бенеттоном" лидера, то чуть отставая, то буквально наступая на пятки. По бетонному коридору, который представляет собой трасса в Аделаиде, они неслись на совершенно фантастической скорости, сразу же оставив позади остальных пилотов. В конце 18-го круга оба влетели в боксы. Вместе рванулись из них на трассу и снова закружились, будто в фантастическом смертельном танце.

Как и в Японии, напряжение, казалось, можно было пощупать руками. Над Аделаидой светило солнце, но, как и в дождливой Сузуке, было бы странно, если бы ничего не произошло. Особенно после того, как на тридцатом, примерно, круге Шумахер еще более взвинтил и без того сумасшедший темп и стал прямо на глазах уходить от своего преследователя.

В пятом повороте 36-го круга "Бенеттон", подпрыгнув на бордюрном камне, не удержался на трассе, боком вылетел на

После того как стало известно об альянсе "Мак-Ларен"/"Мерседес-Бенц", Хайнцу-Харальду Френтцену, казалось, на роду было написано перебраться в английскую команду. К удивлению многих, немец продлил свой контракт с "Заубером" еще на год.



Ровно 777 дней — с Гран-при Португалии 1992 года — Найджел Мэнселл не стоял на верхней ступеньке пьедестала почета чемпионата мира.

траву, ударился правыми колесами о бетонные блоки и снова выскочил на трассу. В это время сзади уже появился Хилл. "Я увидел свободное место справа и попытался протиснуться туда, но не получилось..." — сокрушался через несколько минут англичанин. Ибо судьба чемпионата мира решилась как раз в эти минуты: машины столкнулись, "Бенеттон", подпрыгнув и едва не перевернувшись в воздухе, беспомощно ткнулся в бетон ограждения, а "Вильямс" с пробитой шиной и сломанным верхним рычагом левой передней подвески заковылял в боксы.

Дальнейшее — замечательная борьба Мэнселла с Герхардом Бергером, сумевшим выбраться в лидеры аж с 11-го места на старте, опасная авария Хаккинена, в "Мак-Ларене" которого отказали тормоза, отчаянная езда Жана Алези, из последних сил пытавшегося вскочить на четвертую ступеньку итогового протокола чемпионата мира, и многое другое — выглядело теперь как необязательное приложение к тому, что уже случилось. И пока счастливый Мэнселл поливал шампанским своих старинных соперников Бергера и Брандла, Шумахера уже давно допрашивали журналисты: "У меня нет слов, чтобы описать мои чувства! Это счастье — когда сбывается мечта. Однако я скажу еще кое-что. Никогда бы мне не бывать чемпионом мира. Им должен был стать Айртон Сенна. А потому — как бы мне хотелось сейчас взять этот титул и отдать его Сенне. Он был лучшим среди нас!" А вскоре Михаэль публично попросил прощения у своего не-

давнего противника: "Я был не прав в своих высказываниях. В Японии и Австралии Деймон доказал, что он — достойный соперник".

Вот и прозвучал финальный гонг. В чемпионате победили лучший пилот и лучшая машина. Непримиимые соперники пожали друг другу руки. Почти два десятка аварий в Сузуке и Аделаиде закончились всего одной переломанной ногой безвестного пожарного. Хэппи-энд? Очень похоже. Да вот только в памяти вновь и вновь возникает стремительно приближающийся к своей жертве "Мак-Ларен" Брандла и лицо главного судьи Ф1 Роланда Брюнседр, приказывающего пилотам занять места в кокпитах своих автомобилей в Сузуке. А как забыть вставший на два колеса "Бенеттон" Шумахера? Еще немного, какие-то миллиметры, и новый чемпион мира стал бы не только вторым по возрасту в истории Ф1, но и вторым, получившим это звание посмертно. А ведь если бы ФИА не

стремилась поддержать интерес к чемпионату до последней минуты ценой всевозможных манипуляций, глядишь, и гонку в Японии можно было бы остановить, как это было в 1984 году в Монако и в 1991-м в Австралии.

Правда, тогда пострадала бы зрелищность. А это, похоже, становится главным критерием при оценке автогонок формулы 1. Как в кэтке.



ДЕВА ФЛОРА ПОСЛЕ ФИНИША

Аделаида

Найджел МЭНСЕЛЛ: После двух ошибок на старте я решил успокоиться, а когда оба лидера сошли, подумал, что мне нужно выигрывать. После очень трудного года в Америке вновь стоять на вершине пьедестала — это фантастика. Что буду делать дальше? На все воля Божья...

Герхард БЕРГЕР: Я стартовал из глубины, но выбрал верную тактику. Вначале ехал максимально осторожно, зато потом оказался способным дать бой Мэнселлу. Если бы Френтцен не придерживал меня целых два круга, я, может быть, и имел бы шанс на победу.

Мартин БРАНДЛ: Снова чувствую себя двадцатилетним! Я счастлив закончить сезон с "Мак-Лареном" — сезон, в котором были свои взлеты и падения, — местом на пьедестале.

Оливье ПАНИ: Чтобы попытаться обойти "Эрроуз" в Кубке конструкторов, мы решили применить тактику с тремя остановками в боксах. И риск оправдался! Превосходный результат для команды, проделавшей на протяжении всего сезона огромную работу.

Франк ЛАГОРС: Вы не поверите, какое это прекрасное чувство — увидеть клетчатый флаг на финише гонки-формулы 1! Я очень доволен моим выступлением. Единственной проблемой был разворот на 180 градусов при выходе на финишную прямую, что стоило мне сразу двух мест.

16 этап

Гран-при Австралии

13 ноября, Аделаида, 81 круг, 306,18 км

1.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW16	1	1:47.51,48
2.	Г.Бергер	A	Ferrari 412T1B	11	—2,511
3.	М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	9	—52,487
4.	Р.Баррикелло	BR	Jordan 194	5	—1,10,53
5.	О.Пани	F	Ligier JS39B	12	—1 кр.
6.	Ж.Алези	F	Ferrari 412T1B	8	—1 кр.
7.	Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	10	—1 кр.
8.	К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	19	—1 кр.
9.	П.Мартини	I	Minardi M194	18	—2 кр.
10.	Ю.-Я.Лекто	SF	Sauber C13	17	—2 кр.
11.	Ф.Лагорс	F	Ligier JS39B	20	—2 кр.
12.	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	4	—5 кр.

Сошли: круг:	Место на старте	Причина
76 М.Альборето	I	Minardi M194 16 подвеска
66 М.Бланделл	GB	Tyrrell 022 13 авария
56 Ж.-Д.Делетра	CH	Larrousse LH94 25 КП
49 М.Сало	SF	Lotus 109 22 аккумуля.
49 Д.Брэбхэм	AUS	Sirtek S941 24 мотор
40 А.Дзанарди	I	Lotus 109 14 трос газа
35 Д.Хилл	GB	Williams FW16 3 авария
35 М.Шумахер	D	Benetton B194 2 авария
20 Д.Скиаттарелла	I	Sirtek S941 26 КП
19 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022 15 авария
18 Х.Нода	J	Larrousse LH94 23 мотор
17 Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15 21 мотор
15 Э.Эрвин	GB	Jordan 194 6 мотор
13 Дж.Херберт	GB	Benetton B194 7 авария

Не прошли квалификацию			
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	1.24,087
Б.Гашо	B	Pacific PR01	7.40,317

"Пул-позишн": 1.16,179 (178,63 км/ч). Лучший круг: Шумахер (29) — 1.17,14 (176,406 км/ч). Лидеры: Шумахер — 1—35; Мэнселл — 36—53; Бергер — 54—63; Мэнселл — 64—81.

РОМАНТИК, ОПОЗДАВШИЙ РОДИТЬСЯ

А. МЕЛЬНИК

Одно и то же, опять одно и то же! Вопросы были очень конкретными, касались техники, тактики гонок, реже — стратегии команды. Парень, который их задавал, выглядел деловито, говорил кратко, точно, напористо: "Каковы сильные стороны автомобиля "Лотос"?... Чем отличается двигатель "Рено" от "Порше" и БМВ?... Почему так много времени в последние месяцы ваша команда уделяет испытаниям покрышек?"

Элио, как человек воспитанный, ничем не показывал, что ему смертельно скучно. Правда, даже теперь, летом 1985 года, после того как он, бронзовый призер предыдущего сезона, вновь занимает третью строчку в чемпионате мира формулы 1, журналисты не так уж часто интересуются его особой. Де Анджелис об этом не жалел, но иногда ему становилось немножко обидно, что никого не занимают те вопросы, которые волнуют его самого. Никому не важно то, что он думает о формуле 1, об автогонках вообще, о

своих собратьях-пилотах — и не в плане "кто как ездит", а кто как мыслит, кто как живет. А это действительно мало кому интересно. И не только потому, что отдавало скучной философией, которая в середине 80-х была не в чести, но еще и из-за личности самого Элио де Анджелиса. Чуть не с первого дня его прихода в автогонки, итальянца считали каким-то не совсем правильным что ли — немного чужим, немного скучным, немного папенькиным сыном. И за десять лет за рулем гоночного автомобиля Элио так и не сумел до конца преодолеть это предубеждение.

Началось все еще в детстве. На картинговую трассу братья де Анджелис приезжали на прекрасно оборудованной технике, и сверстники завидовали им черной завистью. Еще бы — потомственный римский аристократ Джулио де Анджелис заработал на строительстве огромные деньги и давал трем своим сыновьям все, чего бы они ни пожелали.

Потому никто не удивлялся, ко-

гда в 1974 году 16-летний Элио стал чемпионом Европы по картингу, а в следующем — вице-чемпионом мира. "Папины миллионы сделали свое дело", — считали почти все.

Но Элио такие разговоры, в общем, не трогали. В тиши роскошной виллы под Римом он играл на рояле, пытаясь даже сочинять музыку, и читал о великих автогонщиках прошлого — Наццаро, Аскари, Молле, Буалло, Караччиолле, Варци. В своих мечтах он представлял себя одним из них, членом могучего братства профессионалов, рыцарей без страха и упрека, благородных, великодушных, отважных. И в отличие от двух своих братьев Элио выбрал карьеру автогонщика.

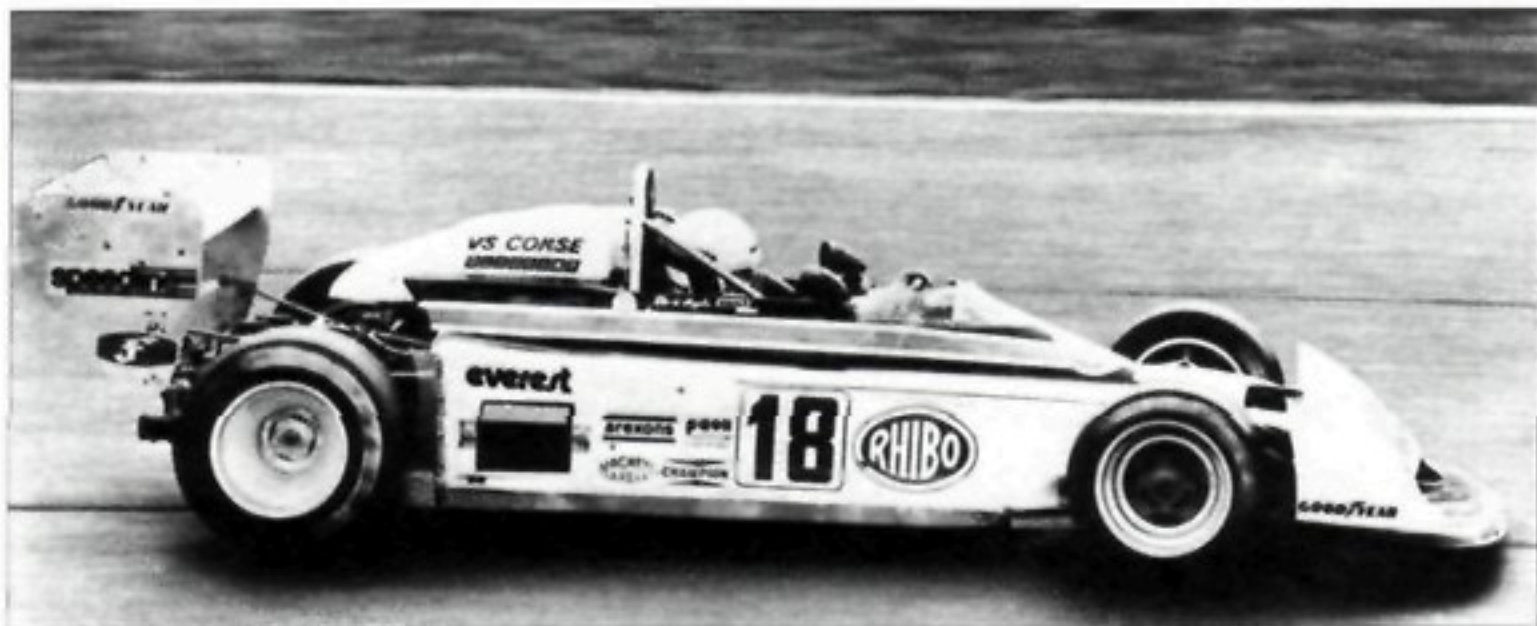
Отец не препятствовал. Сам он в свободное от бизнеса время занимался водно-моторным спортом. А, согласитесь, трудно объяснить сыну, который с трибуны наблюдает, как отец за штурвалом бешено мчащегося катера ежеминутно рискует жизнью, что автогонки — занятие опасное. Поэтому Джулио

де Анджелис лишь настоял, чтобы Элио закончил учебу.

В 19 лет де Анджелис сел за руль "формулы 3". И сразу же стал чемпионом Италии. И вновь его успех немедленно объяснили миллионами отца, выбравшего сыну лучшую команду. Хотя легкая победа скорее объяснялась отсутствием сильных конкурентов. Риккардо Патресе и Бруно Джакомелли, которых называли тогда итальянскими надеждами, уже пробовали свои силы в Ф1. А следующая волна итальянцев — Андреа де Чезарис, братья Фаби — еще не подошла. Поэтому в соперники де Анджелису достались середнячки типа Беппе Габбани.

Неудивительно, что уже осенью того же года Элио оказался в итальянской "Скудерии Эверест", принимавшей участие в чемпионате Европы формулы 2. Но здесь ему пришлось всего лишь помогать "первому номеру" Ламберто Леони. "Премьер" был на пять лет старше и подавлял застенчивого новичка рассказами о своих стартах в чемпионате мира.

Впервые де Анджелис заявил о себе в мае 1978 года в Монте-Карло. В квалификации Гран-при Монако на "Шевроне-В38-Тойота" он был третьим, а в гонке занял первое место. Ален Прост стал тогда четвертым, Жан-Луи Шлессер — шестым.



Следующий сезон Элио начал в другой команде — "Тривеллато Виченца". Но его "Шеврон-В42" формулы 2 был оснащен мотором "Феррари", который уже порядком устарел и не мог составить конкуренцию двигателям БМВ. Уделом Элио стали места в конце второго десятка на старте и большей частью сходы из-за отказа мотора. Правда, во второй половине сезона итальянец впервые "изменил родине", перейдя в английскую команду "iNi Рэйсинг", что принесло ему третье место в Мизано. Кроме того, стартовав на одном из этапов чемпионата "Аврора", в котором принимали участие автомобили формул 1, 2 и 5000, он на своем слабосильном "Шевроне" уступил лишь "Хескету" и "Мак-Ларену".

Но в целом итоги сезона оказались далеко не радужными. И были бы совсем плачевными, если бы не победа в Гран-при Монако формулы 3. Шестого мая 1978 года, накануне гонки на Большой приз Ф1, Элио на глазах менеджеров команд-участниц чемпионата мира занял первое место, опередив Дерек Уорвика, Тео Фаби и Алена Проста.

Победа соотечественника в наиболее престижной гонке Ф3 заставила приглядеться к де Анджелису самого "Коммендаторе". В конце года Феррари пригласил Элио на испытания во Фьорано. Но шансов попасть в знаменитую "Скудерию" у 20-летнего гонщика практически не было: Жиль Вильев уже успел стать в Маранелло всеобщим любимцем, а ему

**Третья гонка в формуле 1
окончилась для Элио
уже на 17-м круге.
Его "Шэдоу-DN9"
вылетел с трассы
Гран-при ЮАР в Кялами.**



в помощь "старый хозяин" позвал вице-чемпиона мира Йоди Шехтера. И тот согласился.

Элио не унывал. Он уже — пусть самым краешком — приобщился к своей мечте, побывав среди тех, кто делает "Феррари" и кто ими управляет. Так что теперь лишь вопрос времени, когда он попадет в мир, о котором еще недавно только грезил. Что какая-нибудь из команд формулы 1 выберет его, он не сомневался. А через какую дверь войти в этот чудесный новый мир — какая разница?

Все вышло так, как и предполагал Элио. Сам Джеки Стюарт, живая легенда, один из тех гонщиков-рыцарей, о которых он столько читал, посоветовал испытать итальянца Кену Тирре-

лу. "Дядюшке Кену" де Анджелис приглянулся, и в ноябре 1978 года был составлен предварительный контракт. Но в последний момент Тиррел предпочел Дидье Пирони, а главное, спонсора француза — нефтяной концерн ЭЛФ.

Что и говорить, от формулы 1, этой квинтэссенции автоспорта, итальянский аристократ ожидал совсем иного. Благородные, великодушные, бесстрашные, и вдруг какие-то деньги! "Ведь я пришел сюда совсем не за этим — хотелось, возможно, крикнуть ему, — что же касается денег, то у моего отца их, может, не меньше, чем у ЭЛФа!" Но — человек скромный, даже застенчивый — он промолчал, ведь юноша помнил, как совсем недавно его называли папенькиным сыном.

Тогда де Анджелис обратился в "Брэбхэм". Но там были бразилец Нельсон Пике и молочный концерн "Пармалат", заинтересованный в южноамериканском рынке. Следующая попытка — "Альфа-Ромео" — и опять безрезультатно.

Элио был довольно замкнутым, трудно сходил с людьми, поэтому подобное неудачное "сватовство" подействовало на него особенно тяжело. Он навязывал себя окружающим, его отвергали — что может быть страшнее для робкого 20-летнего юноши?

Долгой осенью семьдесят восьмого де Анджелис жил на вилле отца. Он вообще предпочитал дом и семью любому другому месту и обществу. Каждое утро бродил по лесу, много плавал в бассейне, а потом часами играл на рояле. В

Первый послестартовый поворот в Лонг-Бич во время Гран-при США 1981 года. Де Анджелис (№ 11) борется с Андретти, Лаффином, Мэнселлом и Джакомелли.





Элио де Анджелис называл Колина Чапмена своим вторым отцом.

это время он уже серьезно увлекся музыкой. Но о гонках, конечно, забыть был не в силах.

Разумеется, Джулио де Анджелис не мог спокойно смотреть, как переживает его сын. И лихорадочно искал лазейку в формулу 1. Наконец в декабре случай представился. Американец Дэни Олгас, который должен был выступать за "Шэдоу", очутился на операционном столе, и шефы команды с радостью ухватились за предложение де Анджелиса-старшего.

Вот и сбылась его мечта! 21 января 1979 года Элио стоял на 16-й стартовой позиции Большого приза Аргентины. Стоял, между прочим, впереди чемпионов мира Джеймса Ханта и Ники Лауды, впереди знаменитого Клея Регациони. Наконец, что было очень важно, на целую секунду опередив в квалификации своего това-

рища по команде Яна Ламмерса. В гонке де Анджелис, хотя и отстал на круг, финишировал седьмым, вслед еще за двумя звездами — Марио Андретти и Эмерсоном Фиттипальди.

Но Гран-при Аргентины был не лучшим местом для дебюта. Этот жаркий солнечный день стал фейерверком настоящих сенсаций — сенсационная победа "Лижье", сенсационное поражение "Лотоса", "Феррари", "Брэбхэма". Поэтому на молодого итальянца никто не обратил внимания.

Весь сезон Элио так и оставался в тени. Наверху боролись "Феррари", "Лижье" и "Вильямс", а "Шэдоу" тихо доживала последние дни. Лишь пять раз еще де Анджелис сумел доехать до финиша и столько же гонок не закончил из-за поломок машины. И вдруг, на заключительном Гран-при в Уоткинс-Глене Элио приехал четвертым. Это было его последнее выступление за "Шэдоу" и предпоследняя гонка английской команды в Ф1.

Через три месяца де Анджелис сидел за рулем "Лотоса". Многие тогда посчитали это сенсацией: "Как мог Колин Чапмен, погнавшись за миллионами папаша, принять в знаменитую команду ничем не примечательного итальянского выскочки?" Мало того, шефу "Лотоса" пришлось выдержать долгий судебный процесс, чтобы вырвать Элио из рук умирающей "Шэдоу". Сколько же отвалил Чапмену старший де Анджелис, задавались вопросом не самые застенчивые газетчики.

Вот когда Элио еще раз убедился, что мир благородных рыцарей давным-давно перестал существовать. В глаза ему любезно улыбались, а за спиной презрительно называли "денежным мешком". И он еще более замкнулся, целиком сосредоточившись на испытаниях

новой машины. Благо, после провала прошлогодней модели работы у Чапмена было не впрок. Кроме того, Элио предстояло доказать, что он достоин своего знаменитого товарища по команде экс-чемпиона мира Андретти.

Итальянец блестяще справился с задачей уже во второй гонке сезона. 27 января 1980 года он финишировал вторым в Гран-при Бразилии. Пресса, непостоянная, как всегда, была полна хвалебных отзывов: "великолепная техника", "в стиле Лауды", "быстр и осмотрителен". Сам же гонщик скромно улыбался: "Я очень доволен, сумев доказать, что не так плох, как утверждали".

Совсем не так плох! Сезон он закончил на седьмом месте, в то время как Андретти набрал всего очко. И все же итальянец в глазах окружающих оставался каким-то не совсем понятным. Вокруг страстно боролись Джонс и Пике, Рейтемани и Лаффит, Арну и Пирони. Они не жалели друг друга в словесных перепалках и безжалостно отправляли в бетонные стенки во время гонок. Главным для пилотов формулы 1, похоже, становилась победа любой ценой, а чуть ли не единственной целью в жизни — титул чемпиона мира.

А не по годам рассудительный итальянец говорил совсем о другом: "Я понимаю и уважаю гонщика, который, точно зная, что не сможет показать время в квалификации в районе первой шестерки, предпочитает не рисковать. Но многие хотят выжать из машины то, чего она не может дать, что обычно заканчивается аварией. А я аварии не люблю".

Так, уже в 22 года вполне сложился его стиль, который большинство пилотов обретает лишь во второй половине своей карьеры, отдав дань буйным порывам горячей молодости. Элио предпочитал вести гонку, исключив ма-

лейший риск, ожидая, пока созревший плод сам упадет к его ногам, и атаковать, только когда абсолютно уверен в собственных силах и возможностях машины. Недаром среди самых неприятных воспоминаний в своей жизни он называл Гран-при Детройта 1984 года. Тогда прямо перед "Лотосом" де Анджелиса "заплясал" на трассе "Брэбхэм" Пике. "Это было очень опасно, — говорил Элио. — Но главное, перед этим я круг за кругом настигал лидера и без всякого риска мог получить легкую победу. Однако, едва не угодив в аварию, я потерял третью передачу, так что пришлось довольствоваться третьим местом".

Лауда, с которым часто сравнивали итальянца, научился подобной рассудительности лишь годам к 28-ми. Прост, еще один поборник "компьютерного" стиля, — к 30-ти. Де Анджелис ездил так всегда. Правда, сам он скромно отрицал свои заслуги: "Первоклассным гонщиком сделал меня Чапмен. Он обучал меня не только водительскому мастерству, он учил жизни, учил тому, что я не успел или не сумел понять дома. Колин стал мне вторым отцом, и сам я очень изменился, попав в "Лотос". Теперь я уже настоящий англичанин с итальянским сердцем".

Де Анджелис необычайно привязался к хозяину "Лотоса", и это было тоже непривычно для формулы 1 80-х годов. Если раньше Кларк Чапмена, а Стюарт Тиррела не покидали в самых трудных ситуациях, помогая вновь и вновь возвращаться на вершину, то теперь в отношениях между пилотами и их хозяевами во главу угла встали деньги. "Не можешь выиграть для меня чемпионскую корону — проваливай!" — говорили менеджеры гонщикам, а те в свою очередь — им самим. А де Анджелис оставался с Чапменом

Сезон-83 выдался для Элио едва ли не самым неудачным. Два очка за единственное пятое место позволили ему разделить лишь 17-ю строчку итоговой таблицы чемпионата мира. Вот и в дождливом Хоккенхайме его "Лотос-93-Рено" прошел всего десять кругов.



Уникальный кадр. 28 мая 1981 года де Анджелис вывел на трассу в Монте-Карло "Лотос-88", снабженный хитроумной системой подвески аэродинамических профилей заодно с колесами. Но после первых же тренировок в результате протестов конкурентов удивительная машина была поставлена вне закона.



в самые трудные годы, когда соперники, воспользовавшись идеями Колина, сделали огромный шаг вперед, а очередные новинки талантливого конструктора объявляли незаконными.

Наконец, в 1982 году их совместная работа начала приносить плоды. После казавшейся бесконечной серии из четвертых, пятых, шестых мест Элио на "Лотосе-91" выиграл Гран-при Австрии. Утром того же дня де Анджелис в очередной раз продлил свой контракт с Чапменом. Но первая за четыре года победа "Лотоса" стала последней в жизни его конструктора. В декабре 1982 года Чапмен умер от инфаркта.

"Колин был великим человеком, — говорил де Анджелис. — Когда его не стало, я плакал, а этого со мной не случалось с самого детства. Я останусь в "Лотосе". Останусь в памяти о нем".

Элио продолжал работать в команде, но уже с новыми людьми. И в 1983 году лишь дважды сумел добраться до финиша — де-

вятым и пятым. Невероятная серия из одиннадцати поломок вновь отбросила итальянца в глубокую тень. А в следующем году — одиннадцать финишей "в очках". И бронзовый венок чемпионата мира.

Тогда же Элио наконец нашел того, кого так долго искал. Однажды, во время очередного транс-континентального перелета соседом итальянца оказался Кейо Росберг. Гонщики разговорились и вскоре стали большими друзьями. "Кеке — лучший из парней, каких я когда-либо встречал! — сказал как-то Элио одному из редких журналистов, которые поинтересовались его друзьями. — Он никогда не фальшивит, никогда не притворяется. Если хочет курить — курит, хочет посидеть с друзьями за полночь и при хорошем настроении выпить стакан вина — делает и то, и другое. Я бы хотел стать таким, как он".

Сезон 1985 года де Анджелис начал с новым партнером. Вместо Найджела Мэнселла, за четыре года рядом с итальянцем так и не сумевшего стать первым номером команды, в "Лотос" пришел Сенна. "Думаю, с Айртон-ом мы станем друзьями", — говорил тогда Элио.

Поначалу, когда Сенна выиграл вторую гонку сезона, все так и было. Но уже в следующей — Гран-при Сан-Марино в Имоле — победил де Анджелис, а к концу лета итальянец опережал бразильца, которого все уже называли будущим чемпионом мира, на семнадцать очков.

Вот тут-то Элио и получил последний наглядный урок того, как далеки от реальности были его представления о мире автогонок, о могучем братстве профессиона-

лов. Сенна заявил руководству команды, что не останется в ней ни минуты, если его партнером будет де Анджелис. Больше того, он сразу отверг кандидатуры еще нескольких пилотов и согласился лишь на Джонни Дамфриза — пилота весьма посредственного.

Элио оставалось лишь горько улыбнуться: "Я всегда хотел попробовать себя за рулем другой машины формулы 1. Вот случай и представился. Да и вообще, до тридцати мне осталось совсем немного. А потом — заброшу гонки и буду сочинять музыку. Пожалуй, это нравится мне все больше". И ни слова о Сенне.

Элио принял приглашение Экклстоуна и перешел в "Брэбхэм". К сезону-86 "хитрый Берни" вместе с великим выдумщиком Гордоном Марри выпустили на трассы Гран-при "гоночную камбалу" — сверхнизкий "Брэбхэм-BT55". На предсезонных тестах машина поражала воображение специалистов, конкуренты хватились за головы. Однако в гонках новинка никак себя не проявила — четыре этапа и всего одно очко. Поэтому де Анджелис и его партнер Патресе столько времени проводили в испытательных заездах.

15 мая 1986 года в южнофранцузском местечке Ле Кастелле тренировались пилоты "Мак-Ларена", "Лолы" и "Брэбхэма". На одном из кругов машина де Анджелиса на скорости 270 км/ч не удержалась на трассе и перевернулась. Первыми к месту происшествия подоспели Ален Прост и Алан Джонс. "Брэбхэм" лежал на траве кверху колесами, двигатель горел. В этот момент появились спасатели и механики "Брэбхэма". Общими усилиями гонщика пытались вытащить из-под об-

ломков, но мешал все разрастающийся пожар. В конце концов пламя погасили, а де Анджелиса извлекли из разбитой машины. С виду Элио был вроде бы в порядке, даже не заметно сильных ожогов. Но пульса не было, и врач констатировал смерть. Правда, вскоре сердце удалось запустить, однако с момента аварии прошло уже десять минут. Еще полчаса ждали вертолет. Целые сутки врачи марсельского госпиталя пытались спасти жизнь пилота. Тщетно — мозг слишком долго обходился без кислорода.

Так ушел из формулы 1 последний из тех, для кого автогонки были не кубками или призами, а единственно возможным стилем жизни. Стоит ли удивляться, что в отличие от Лауды, Пике, Проста, Сенны, Мэнселла застенчивый итальянский аристократ так и не стал здесь героем. Нынешняя формула 1, беспощадно-рассудочная, обнаженно-деловая, была совсем не для него. Элио поздно родился, романтика давно вышла из моды. /



СЕЗОН-94

В ЦИФРАХ

45-й чемпионат мира войдет в историю как один из самых трагических. Почти восемь лет на этапах королевских автогонок не было смертельных аварий. Прошедший сезон унес сразу две жизни. В Имоле погибли Роланд Ратценбергер и Айртон Сенна. Теперь список погибших пилотов — участников чемпионата мира включает 37 человек (по уточненным данным). В мартирологе, опубликованном в АМС, N 9, 1994, не значатся американцы Честер Миллер, Кейт Эндрюс и мексиканец Мануэль Айело, погибшие во время тренировочных заездов в Индианополисе в 1953, 1957 и 1955 годах. Но трагедия в Имоле, серия несчастных случаев с Лехто, Алези, Баррикелло, Вендлингером, Лами, Монтермини не остановили ход чемпионата, который держал в напряжении участников и болельщиков до последнего этапа в Австралии. Эта 563-я официальная гонка формулы 1 назвала имя нового, 24-го по счету, чемпиона мира — Михаэля Шумахера. Успех пришел к нему в возрасте 25 лет 10 месяцев и 10 дней. Если бы ФИА не лишила Михаэля зачетных очков за второе место в Англии и победу в Бельгии, не отстранила его от двух гонок в Италии и Португалии, то наверняка пало бы достижение бразильца Эмерсона Фиттипальди, который выиграл чемпионский титул в 25 лет 8 месяцев и 29 дней (1972 год). В шестой раз в истории Ф1 чемпиона отделило от серебряного призера всего одно очко.

Восемь раз в сезоне немец поднимался на высшую ступень пьедестала почета, шесть раз первенствовал в квалификации и столько же стартовал на Гран-при из первого ряда. Кроме того, в восьми гонках Шумахер показал лучшее время на круге. Из 4838,791 км, составивших общую длину дистанции первенства, Михаэль лидировал на протяжении 2783,515 км (57%). Сравним: Хилл — 1039,739 (21%), Бергер — 493,064 (10,2%). А вот показатели остальных: Мэнселл — 136,08, Сенна — 116,025, Алези — 98,586, Култард — 69,597, Хаккинен — 63,935, Ларини — 25,2 и Баррикелло — 13,05 км. Четверо последних впервые в своей карьере возглавляли пелетон гонщиков.

В Монако и Канаде Шумахер добился максимального преимущества, выиграв квалификационные заезды, лидировав с первого до последнего метра дистанции и показав лучшее время круга. Только ему на финише гонки удалось опередить второго призера на круг (в Бразилии) — результат, который всегда говорит о несомненном мастерстве пилота. Вспомним и наименьший разрыв между двумя лучшими спортсменами в гонке — в Португалии 0,603 секунды отделили Хилла от Култарда. "Первый номер" команды "Бенеттон" установил рекорд сезона в официальных квалификационных заездах. В Монте-Карло Михаэль выиграл у Хаккинена (они заняли первый ряд стартового поля) 0,928 секунды. Отличился и вице-чемпион: в Сильверстоуне на глазах английских болельщиков он опередил Шумахера в квалификации всего на три тысячных секунды.

Наконец-то отметились гонщики "Феррари". Во-первых, Бергер на трассе имени Энцо и Дино Феррари показал максимальную скорость в квалификации — 335,4 км/ч (два месяца спустя такую же скорость в Хоккенхайме развил "Лижье-JS39B" Эрика Бернара). Во-вторых, три "поул-позишн" Алези и Бергера закрепили лидерство "Феррари" по этому показателю. Команда из Маранелло теперь имеет 113 побед в квалификационных заездах, "Лотос" — 107, "Мак-Ларен" — 79, "Вильямс" — 72. И в-третьих, успех Бергера в Гран-при Германии снова принес двоевластие — автомобили "Мак-Ларен" и "Феррари" по 104 раза первенствовали на этапах чемпионата мира.

Нельзя не вспомнить рекорд Айртона Сенны. Завоевав первое место на старте в Бразилии, Японии и Италии, он установил достижение, которое, видимо, еще долго не будет перекрыто — 65 "поул-позишн" за карьеру. Из ныне выступающих пилотов ближе всех к нему подошел Мэнселл — 31 победа в квалификационных заездах. Впервые во главе стартового поля встали Шумахер, Баррикелло и Алези. Таким образом, с 1950 года 84 гонщика добились успеха в квалификации.

Стабильно доезжали до финиша автомобили "Лижье". Новичок чемпионата Оливье Пани проехал 4533,110 км или 93,5% всей дистанции. У Хилла второй результат — 4259,058 (88%), у Кристиана Фиттипальди из "Эрроуза" — третий, 4134,022 (85,4%). Удивил аутсайдер Дейвид Брэбхэм. На "Симтеке-S941" он преодолел 3396,888 км (70,2%, восьмой результат).

Большинство дебютантов проявили себя с лучшей стороны. В прошедшем сезоне их было 13. Такого прилива "свежей крови" не наблюдалось с 1976 года. С ними количество всех пилотов, проводивших хотя бы одну гонку чемпионата мира, составило 665 человек. Култард стал 141-м британцем, Скиаттарелла — 75-м итальянцем, Лагорс — 63-м французом, Френтцен — 37-м немцем, Делетра — 21-м швейцарцем, Адамс — 18-м бельгийцем, Ферстаппен — 11-м голландцем, Ратценбергер — 11-м австрийцем, Иноу — десятым японцем, Сало — пятым финном, Беретта — вторым монегаском в Ф1. Выше всех поднялся Култард, завоевав 14 очков. Это принесло ему 111-е место в общем зачете гонщиков, имеющих в своем активе очки чемпионата мира. Ферстаппен — на 134-м месте (10 очков), Пани — на 143-м (9), Френтцен — на 162-м (7). Отличились и ветераны: Бергер преодолел трехсоточковый рубеж (8 место), а Алези — стоочковый (45 место).

С приходом молодежи снизился средний возраст гонщиков, стартовавших в прошлом году — 29 лет и 47 дней. Второй год подряд самым юным участником остался Баррикелло. Он родился 23 мая 1972 года. Самый старший — француз Алльо (27 июля 1954 года). Самой "пожилой" командой Ф1 стала "Минарди" — средний возраст ее пилотов 35 лет, а самой молодой — "Эрроуз", 24,5 года. Кроме Баррикелло, также Лами и Ферстаппен 1972 года рождения, однако уже ни один из них не сможет побить рекорд, установленный в далеком 1952 году. Тогда американец Трой Руттман в возрасте 22 лет 1 месяца 19 дней выиграл этап чемпионата мира.

В заключение еще несколько любопытных цифр сезона-94. Самая "медленная" гонка состоялась в Японии, в Сузуке. Победителю понадобился 1 час 55 минут 53,532 секунды, чтобы добраться до финиша. Гонка же в Монце продолжалась лишь 1 час 18 минут 02,754 секунды. Там же Хилл показал наибольшую среднюю скорость — 236,322 км/ч. В Монте-Карло средняя скорость победителя составила всего 141,69 км/ч. В Японии 200-й старт отметила команда "Бенеттон", в Бельгии — 150-й "Минарди". В Спа автомобиль, заправленный топливом фирмы ЭЛФ, одержал сотую победу. Кстати, масса самого тяжелого двигателя "Муген-Хонда-MH351H" составила 148 кг, самого легкого — "Мерседес-Бенц-2175B" — 122 кг. Итальянец де Чезарис в Канаде провел свою двухсотую гонку, его соотечественник Мартини — сотую, в Сан-Марино Бергер вышел на старт в 150-й раз. И наконец "Мак-Ларен" на Гран-при Европы первой из команд Ф1 преодолела 1900-очковый рубеж. Теперь она опережает "Феррари" на 62 очка. На третье место вышла "Вильямс" — 1505,5 набранных очков за годы участия в чемпионатах мира.

Личный зачет:

1.	М. Шумахер	D	92
2.	Д. Хилл	GB	91
3.	Г.Бергер	A	41
4.	М.Хаккинен	SF	26
5.	Ж.Алези	F	24
6.	Р.Баррикелло	BR	19
7.	М.Брандл	GB	16
8.	Д.Култард	GB	14
9.	Н.Мэнселл	GB	13
10.	Й.Ферстаппен	NL	10
11.	О.Пани	F	9
12.	М.Бланделл	GB	8
13.	Х.-Х.Френтцен	D	7
14.	Н.Ларини	I	6
	К.Фиттипальди	BR	6
	Э.Эрвин	GB	6
17.	Ю.Катаяма	J	5
18.	Э.Бернар	F	4
	К.Вендлингер	A	4
	А. де Чезарис	I	4
	П.Мартини	I	4
22.	Дж.Морбиделли	I	3
23.	Э.Кома	F	2
24.	М.Альборето	I	1
	Ю.-Я.Лехто	SF	1

Кубок конструкторов:

1.	Williams	118
2.	Benetton	103
3.	Ferrari	31
4.	McLaren	42
5.	Jordan	28
6.	Ligier	13
	Tyrrell	13
8.	Sauber	12
9.	Arrows	9
10.	Minardi	5
11.	Larrousse	2

1994



Слева направо, сверху вниз: Герхард Бергер, Поль Бельмондо, Бертран Гашо, Мика Сало, Юрки-Ярви Лехто, Найджел Манселл, Хайнц-Харальд Френтцен, Дейвид Брэбхэм, Доменико Скиаттарелла, Оливье Пани, Франк Лагорс, Джанни Морбилелли, Микеле Альборето, Хидеки Нода, Жан-Дени Делетра, Жан Алези, Алессандро Дзанарди, Кристиан Фиттипальди, Рубенс Баррикелло, Пьерлуиджи Мартини, Марк Бланделл, Джонни Херберт, Михаэль Шумахер, Мика Хаккинен, Мартин Брандл, Эдди Эрвин, Деймон Хилл, Юкио Катаяма

1978

ФОРМУЛА 1

1 этап Буэнос-Айрес, 52 круга/310,35 км; 2. Рио-де-Жанейро, 63/316,95; 3. Кялами, 78/320,1; 4. Лонг-Бич, 80,5/261,7; 5. Монте-Карло, 75/248,4; 6. Цольдер, 70/298,34; 7. Харама, 75/255,31; 8. Андерсторп, 70/282,17; 9. "Поль Рикар", 54/313,74; 10. Брэндс-Хэтч, 76/319,67; 11. "Хоккенхаймринг", 45/305,51; 12. "Остеррайхринг", 54/320,89; 13. Зандвоорт, 75/316,95; 14. Монца, 40/232; 15. Уоткинс-Глен, 59/320,55; 16. Монреаль, 70/314, 98. В зачет шли 14 лучших результатов. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; А — авария; * — не финишировал, но получил место; ф — финишировал, но не получил зачетное место; нс — не стартовал; д — дисквалификация; к — не прошел квалификацию; пк — не прошел предквалификацию; прочерк — не участвовал в Гран-при; — лучшее время прохождения круга в гонке. Команда "Брэбхэм" в течение сезона использовала двигатели "Альфа-Ромео-115-12"; "Лижье" — "Матра-MS76"; "Феррари" — "Феррари-312B"; "Рено" — "Рено-ЕF1". Остальные команды устанавливали на свои автомобили моторы "Косворт-DFV".

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
		RA	BR	ZA	USA	MC	B	E	S	F	GB	D	A	NL	I	USA	CDN									
		15.01	29.01	4.03	2.04	7.05	21.05	4.06	17.06	2.07	16.07	30.07	13.08	27.08	10.09	1.10	8.10									
1.	Марио Андретти (USA), "Лотос-78/79"	1	1	3	4	2	7	4	2	3	11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	64
2.	Ронни Петерсон (S), "Лотос-78/79"	3	5	1	с	12	1	6	4	8	с	7	2	2	2	4	3	5	2	1	с	2	с	1	1	51
3.	Карлос Рейтеманн (RA), "Феррари-312T2/312T3"	2	7	4	1	9	A	1	1	2	8	2	3	3	A	8	10	8	18	8	1	12	с	4	д	48
4.	Ники Лауда (A), "Брэбхэм-BT45C/BT46"	5	2	10	3	1	с	3	с	4	2	3	A	6	с	3	1	3	с	4	2	3	с	12	A	44
5.	Патрик Делайе (F), "Тиррел-008"	10	3	11	с	11	2	12	3	6	1	13	с	12	с	12	с	13	с	10	4	13	A	13	2	34
6.	Джон Уотсон (GB), "Брэбхэм-BT45C/BT46"	4	с	21	8	10	3	5	A	1	4	9	с	7	5	2	с	1	4	9	3	5	7	10	7	25
7.	Йоди Шектер (ZA), "Вольф-WR4"	15	10																							
	"Вольф-WR1/WR3"			12	с	5	A	10	A	10	3	5	A													
	"Вольф-WR5/WR6"																									
8.	Жак Лаффит (F), "Лижье-JS7/JS9"	8	16*	14	9	13	5	14	5	16	с	14	5*	10	3	11	7	10	7	7	10	7	3	5	5	19
9.	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Копершукер-F5A"	17	9	7	2	16	с	15	8	19	9	15	A	15	ф	13	6	15	с	11	с	10	4	6	4	17
	Жиль Вильнев (CDN), "Феррари-312T2/312T3"	7	8	6	A	8	с	2	A	7	A	4	4	5	10	7	9	9	12	13	с	15	8	11	3	17
11.	Алан Джонс (AUS), "Вильямс-FW06"	14	с	8	11	18	4	8	7	9	с	11	10	18	8	9	с	14	5	6	с	6	с	15	A	11
	Риккардо Патресе (I), "Эрроуз-FA1"	—	—	18	10	7	с	9	6	13	6	8	с	8	с	5	2	12	8	5	с	14	9	16	A	11
13.	Джеймс Хант (GB), "Мак-Ларен-M26"	6	4	2	A	3	с	7	A	5	с	6	A	4	6	14	8	4	3	14	A	8	д	8	A	8
	Патрик Тамбэ (F), "Мак-Ларен-M26"	9	6	5	A	4	A	11	12*	12	7	—	14	A	15	4	6	9	20	6	11	A	14	A	14	8
15.	Дидье Пирони (F), "Тиррел-008"	23	14	19	6	14	6	22	с	14	5	23	6	13	12	17	с	16	10	19	с	16	5	9	A	7
16.	Клей Регаллони (CH), "Шадю-DN8/DN9"	16	15	15	5	к		20	10	к		18	с	22	15*	16	5	17	с	17	с	к		22	ф	4
17.	Жан-Пьер Жабуй (F), "Рено-RS01"	—	—	6	с	13	с	11	10	10	ф	11	13	10	с	11	с	12	с	9	с	3	с	9	с	3
18.	Ханс-Йоахим Штук (D), "Шадю-DN8/DN9"	18	17	9	с	к		к		18	A	20	с	24	с	20	11	20	11	18	5	24	A	23	A	2
19.	Гектор Ребак (MEX), "Лотос-78"	к		22	с	21	10	пк		пк		пк		20	с	21	12	к		21	с	18	6	18	с	1
	Витторио Брамбилла (I), "Сертиз-TS19/TS20"	12	18	к		19	12	17	с	к		12	13*	16	7	18	A	19	17	25	9	20	с	21	6	1
	Дерек Дейли (GB), "Хескет-308E"	—	—	—		пк		пк		к		—		—		—		—		—		—		—	—	—
	"Энсайн-N177(MN08)"																	к		15	с	—	19	д	16	
	"Энсайн-N177(MN06)(MN07)"																								18	1
																									19	6
	Йохен Масс (D), "АТС HS1"	13	11	20	7	15	с	16	с	к		16	11	17	9	19	13	25	13	26	ф	22	A	к	к	—
	Брет Лангер (USA), "Мак-Ларен-M23/M26"	24	13	13	с	20	11	к		пк		24	7	к		к		24	с	24	8	пк		17	8	—
	"Энсайн-N177(MN07)"																								21	—
	Бруно Джакомелли (I), "Мак-Ларен-M26"	—	—	—		—		—		—		21	8	—		—		22	с	16	7	—	—	—	19	—
	Жан-Пьер Жарье (F), "АТС HS1"	11	12	16	нс	17	8	19	11	к		—	—	—		—		—	—	—	—	к	—	—	—	—
	"Лотос-79"																								8	1
	Рене Арну (F), "Мартини-MK23"	—	—	к		—		пк		19	9	—	—	—		18	14	—	—	—	—	пк		26	9	—
	"Сертиз-TS20"																								23	—
	Рольф Штоммелен (D), "Эрроуз-FA1"	—	—	22	9	18	9	20	с	17	A	19	14	24	14	21	15	к		17	д	пк		пк	пк	—
	Нельсон Пике (BR), "Энсайн-N177(MN08)"	—	—	—		—		—		—		—	—	—		—		—	—	—	—	21	с	—	—	—
	"Мак-Ларен-M23"																							20	A	—
	"Брэбхэм-BT46"																								25	—
	Кейо Росберг (SF), "Теодор-TR1"	—	—	24	с	пк		пк		к	пк														24	9
	"АТС HS1/D1"																								—	—
	"Вольф-WR3/WR4"																								15	—
	Руперт Киган (GB), "Сертиз-TS19/TS20"	19	с	24	A	23	с	(22)	нс	17	с	к		23	11	к		23	с	к		к		к	к	—
	Харальд Эртль (A), "Энсайн-N177(MN06)"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	23	11*	24	A	—
	"АТС HS1"																								пк	—
	Жаки Икс (B), "Энсайн-N177(MN06)(MN08)"	—	—	—		—		15	с	22	12	21	с	к		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Бобби Рейхол (USA), "Вольф-WR5/WR1"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Артуро Мерцарио (I), "Мерцарио-A1"	20	с	к	26	с	21	с	пк	пк	к		22	ф	к		23	с	к		к		к	26	с	—
	Дэнни Онгас (USA), "Энсайн-N177(MN07)"	21	с	23	с	—																			22	с
	"Шадю-DN9"					пк																		пк	—	—
	Ламберто Леони (I), "Энсайн-N177(MN08)(MN06)"	22	с	17	нс	к		к		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Здди Чивер (USA), "Теодор-TR1"	к		к		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Хескет-308E"			25	с																					—
	Михазль Бликемолен (NL), "АТС HS1"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	к	к	—
	Альберто Коломбо (I), "АТС HS1"	—	—	—		—		—		к	к		—	—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Мерцарио-A1"																							пк	—	—
	Дивина Галика (GB), "Хескет-308E"	к		к		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Беппе Габбiani (I), "Сертиз-TS20/TS19"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	к	—
	Экилио де Виллота (E), "Мак-Ларен-M23"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Джефф Лиз (GB), "Энсайн-N177(MN04)"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Тони Триммер (GB), "Мак-Ларен-M23"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ханс Биндер (A), "АТС HS1"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Карло Франчи "Джимакс" (I), "Сертиз-TS20"	—	—	—		—		—		—		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—



ВАС "ЭХ, ПРОКАТИТ!" ДЕЙМОН ХИЛЛ

Кто сказал, что в нынешнем году из двух главных претендентов на титул чемпиона мира Ф1 штрафовали только Михаэля Шумахера? Вот и Деймон Хилл попался на нарушении правил. Однако выступал он на этот раз не в роли бесстрашного пилота, а как водитель лондонского такси. Да и штраф за неправильную стоянку за него, очевидно, заплатит фирма, которая впервые решила оборудовать свои машины параболической антенной, дабы пассажиры могли в поездке смотреть спутниковые телепрограммы. Согласитесь, лучшего рекламного агента для популяризации такой новинки не придумаешь. Ведь гонки формулы 1, пожалуй, из тех телевизных зрелищ, которые обидно пропустить только потому, что надо куда-то спешить на такси.

● В продолжение сотрудничества в формуле 1 "Вильямс" и "Рено", возможно, выставят совместно две "лагуны" на чемпионате Великобритании по кольцевым гонкам на легковых машинах.

● В будущем году "Опель" собирается официально заявить в чемпионате DTM не три, а четыре "калибры".

ЮВЕЛИРНАЯ РАБОТА

Этот мотоцикл — настоящая драгоценность. И тут нет преувеличения, ведь рама, болты, гайки и некоторые другие части "Дукати-Монстр" покрыты золотом! Ювелирам мастерской "Гаррад", обслуживающей британский королевский двор, понадобилось три недели, чтобы тщательно отделать единственный экземпляр.

Рекламный трюк "Дукати" должен помочь фирме в продвижении на рынок своей новинки. Стоит игрушка 95 тысяч фунтов, однако золотой

"Монстр" вряд ли станет экспонатом музея. На него сразу нашлось несколько покупателей.

Понятно, и шлем должен быть под стать машине. За 2750 фунтов вполне можно пощеголять в позолоченной каске. Правда, рискуя при этом, что вас примут за пожарного.



● Элмер Третт улучшил свой же рекорд для мотодрегстеров. На соревнованиях в США он прошел дистанцию 400 метров с места за 6,18 секунды. Его скорость в конце заезда составила 375 км/ч.

● Во время тренировок на треке в Бруклине пилот NASCAR Эрнест Эрван попал в тяжелую аварию. Он получил черепно-мозговую травму, повредил легкие и грудную клетку.

БОЕВЫЕ ПОДРУГИ

Участники Кубка Европы по кольцевым гонкам на грузовиках не зря гордятся той особой атмосферой, что окружает эти состязания. Товарищество, взаимопомощь, какая-то удивительно домашняя обстановка — вот что такое "трак рэйсинг". Секрет, по всей вероятности, в том, что пилоты "грузового кольца" в большинстве своем люди солидные, в возрасте. А потому их спутницы чаще всего отличаются немалым опытом семейной жизни и, главное, кулинарными способностями. На помощь самым молодым приходят свекрови. Взгляните на снимок — подруга Акселя Хегманна Марион, Ингрид Мекле, Анне Денхардт, Колеетт Кине, подруга Дейвида Аткинза Мариза, Петра и Коринна Денхардт и Гертруда Хегманн (слева направо) пробуют торт собственного приготовления. Настоящие боевые подруги, не правда ли?



ДАРИТЕ ЖЕНЩИНАМ ЦВЕТЫ!

Напрасно говорят, что техасские ковбои грубы, неотесаны и не обучены изысканным манерам. По крайней мере экс-чемпион мира по мотогонкам Кевин Швантц отнюдь не чужд галантности. В 1989 году американец, желая утешить аргентинскую теннисистку Габриэлу Сабатини после поражения в Уимблдоне, подарил ей пятьсот роз. А в нынешнем, будучи в гостях у президента Аргентины Карлоса Менема, Швантц преподнес его дочери Зулемите букет аж в тысячу роз.

Впрочем, Кевин, не слишком обольщайся широтой своей души. Если верить Алле Пугачевой, у нас в стране есть мужчины и покруче.

● Спортивная группа "Арос Рэй-стрек Девелопмен АВ" представила проект автомобильной трассы в 120 км от Стокгольма в городе Халлстахаммере. Ее конфигурация весьма напоминает итальянскую "Монцу".

● Получивший серьезную травму на ралли "Фараоны-94" наш гонщик Сергей Поваров прошел курс лечения во Франции. Врачи верят, что спустя год он сможет вновь сесть за руль мотоцикла.

В ХОРОШЕЙ КОМПАНИИ

Спонсорство в "королеве автоспорта" требует огромных денег. Поэтому неудивительно, что, решив выйти на сцену формулы 1, международный табачный концерн "Ротманс" должен был расстаться с мотокольцом и ралли-рейдами. Но, очевидно, старая любовь не стареет — как иначе объяснить, что сине-белые цвета, которыми в свое время щеголяли чемпионский



"Форд-Эскорт" Ари Ватанена, триумфаторы "Дакара" "Порше-959" и "Мицубиси-Пажеро" вновь оказались в мире ралли.

Правда, пути возвращения табачного гиганта оказались неисповедимы. Потому как наследниками славы "летучего финна", а также Жаки Икса, Рене Метжа, Бернара Бегена сигаретные короли выбрали абсолютных чемпионов России Михаила Нарышкина и Николая Губачева. Что и говорить, наши земляки оказались в хорошей компании — ведь теперь они фирменные гонщики "Ротманса", наряду с Хиллом, Култардом и Мэнселлом.

● Подал в отставку с поста председателя комитета ралли Российской автомобильной федерации Игорь Левятов.

● Федерация автомобильного спорта Белоруссии строит планы создания под Раубичами трассы для автогонок формулы 1. Уже присмотрен участок земли, направлена просьба в кабинет министров о выделении его под строительство.

РЭЙНИ ВНОВЬ ПОМЧИТСЯ БЫСТРЕЕ ВЕТРА



Известный пилот формулы 1 прошлых лет Клей Регацони, прикованный после тяжелой аварии к инвалидному креслу, вместе с компанией "ФИАТ-Ото-Сьюис" сконструировали первый спортивный автомобиль, предназначенный для людей с парализованными ногами.

Ключи от "Альфа-Ромео-164-супер-V6" с ручным управлением были вручены Клеем своему товарищу по несчастью — трехкратному чемпиону мира по кольцевым мотогонкам Уэину Рэйни.

Несмотря на страшный недуг, американец не потерял вкуса к скорости — он, как известно, возглавляет гоночную команду класса 250 см³. И резвая "Альфа" будет ему весьма кстати при многочисленных переездах с трассы на трассу в ходе сезона.



СВИДАНИЕ С АМЕРИКОЙ

Многое видели стены Санкт-Петербурга — войны, революции, великие стройки и даже Игры Доброй Воли. Но такого еще не было. В ноябре минувшего года жители Северной Пальмиры могли своими глазами поглядеть и даже руками пощупать настоящий "индикар". Американская нефтяная компания "Тексако" — спонсор команды "Ньюман-Хаас", за которую в заокеанском чемпионате выступали Найджел Мэнселл и Марио Андретти, для рекламы своих моторных масел привезла на проходившую в Санкт-Петербурге выставку "Интеравто-94" настоящую "Лолу-Косворт".

Но несмотря на то, что машина щеголяет чемпионской "единичкой" и раскрашена точь-в-точь как автомобиль Мэнселла прошлого сезона, это все же не "Лола-T94". На самом деле на стенде "Тексако" красовалась T91/00, на которой в 1991 году победителем CART стал Майкл Андретти.



● Французский мотогощик Кристиан Саррон попал в дорожную аварию. Его велосипед был сбит автомобилем, после чего Кристиан пролежал в госпитале несколько дней.

● Тольяттинский раллист Семен Барулин в чемпионате России будущего года скорее всего выступит на автомобиле "Мицубиси-Лансер" группы N.

ПЕРЕМЕНИ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

М. МЕДВЕДЕВ

Вот уже несколько лет — с тех пор как пилоты “Априлии” завоевали для Италии чемпионский титул в классе 125 см³ и едва не повторили это достижение в первенстве “четвертинок” сезона-92 — излюбленной темой журналистов, пишущих о состязаниях кольцевиков, стало противостояние Европы и Азии. Вернее, Италии и Японии, а если быть совсем точным — небольшой фирмы “Априлия” с Апеннинского полуострова и едва ли не всей японской мотопромышленности.



Исход подобного сражения, казалось, был очевиден — крупнейшие в мире производители мотоциклов "Хонда", "Ямаха", "Сузуки" должны буквально раздавить небольшой заводик из Ноаля, близ Венеции. Так же, как были сметены "Джилера", "Кобас", "Гарелли", "Дефи", "Газзанига", "Ротакс", "Шевалье", "Армстронг", "Паризьен", "Реал", "Морена", "Бартоль" и многие другие бедные маленькие команды небольших заводов, посмеившие бросить перчатку японцам за последний десяток лет.

Так оно и вышло. После позорной пощечины в 1992-м японцы на следующий год легко разделались с "Априлией". Расслабившиеся итальянцы, традиционно начинавшие сезон с долгой раскочки, были миглом поставлены на место. И лишь под занавес сезона-93 сумели слегка подсластить пиллюлю. Неудивительно, что прогнозы на 1994 год выглядели для "Априлии" немногим более радостными.

Даже несмотря на временное отступление "Сузуки" — фирма взяла перерыв, на год покинув чемпионат в классе 250 см³, — японская армия смотрелась на редкость внушительно.

Правда, в стартовом списке "четвертинок" "априлий" и "хонд" было примерно поровну. Однако итальянцы располагали одной по-настоящему заводской командой — "Честерфилд Априлия". А у "Хонды" их как минимум три. Собственно, сама "Хонда Рэйсинг Корпорейшн" представлена командой звездного менеджера Эрва Канемото и талантливым Тадаюки Окадой, который в свои 27 лет уже успел стать многократным чемпионом Японии. Деньги и машины "хонды" использовали к тому же "НВ Рэйсинг Тим Итали", чьи желто-бело-красные цвета защищали опытный Дориано Ромбони — обладатель неотразимой улыбки и победитель двух Гран-при и светловолосый немец Ральф Вальдман. Последний, заметим, перешел из "Априлии" класса 125 см³ и наверняка унес с собой в стан конкурентов толику командных секретов. За "Малборо Тим Пилери" и тоже на "Хонде" выступал, пожалуй, главный фаворит сезона Лорис Капиросси, третий год подряд охотящийся за титулом "четвертинок".

Но это далеко не все силы японцев, противопоставленные "Априлии". Была ведь еще и "Ямаха", за команды которой выступали чемпион мира Тецуе Харада и многообещающий, как говорят, продолжатель отцовских традиций Кенни Робертс-младший.

Так что в плане состава "Честерфилд Априлию" вряд ли можно считать реальным конкурентом японцам. Среди трех гонщиков "конюшн" большинство знатоков заранее исключали из числа соискателей наград француза Жана-Мишеля Бэйля. Двукратный чемпион мира по мотокроссу, победитель первенства "суперкросс" в США и счастливый отец очаровательной дочери — прошлой весной он вступал лишь в свой второй полный "кольцевой" сезон. Трудно было прогнозировать результаты и двух других пилотов "Априлии" — Массимилиано Бьяджи и Жана-Филиппа Руджиа. Итальянец, время от времени пугающий зрителей трехдневной щетиной, а то и бородой "а-ля Феликс Эдмундович", подмочил свою репутацию восходящей звезды годом неудачного выступления в "Хонде" под руководством Канемото, хотя сам Макс винил в неудаче шины "Мишлен". О французе сказать что-либо лестное по большому счету нечего. За семь лет в чемпионате мира 29-летний брюнет может похвастаться лишь двумя выигранными Гран-при.



Макс Бьяджи.

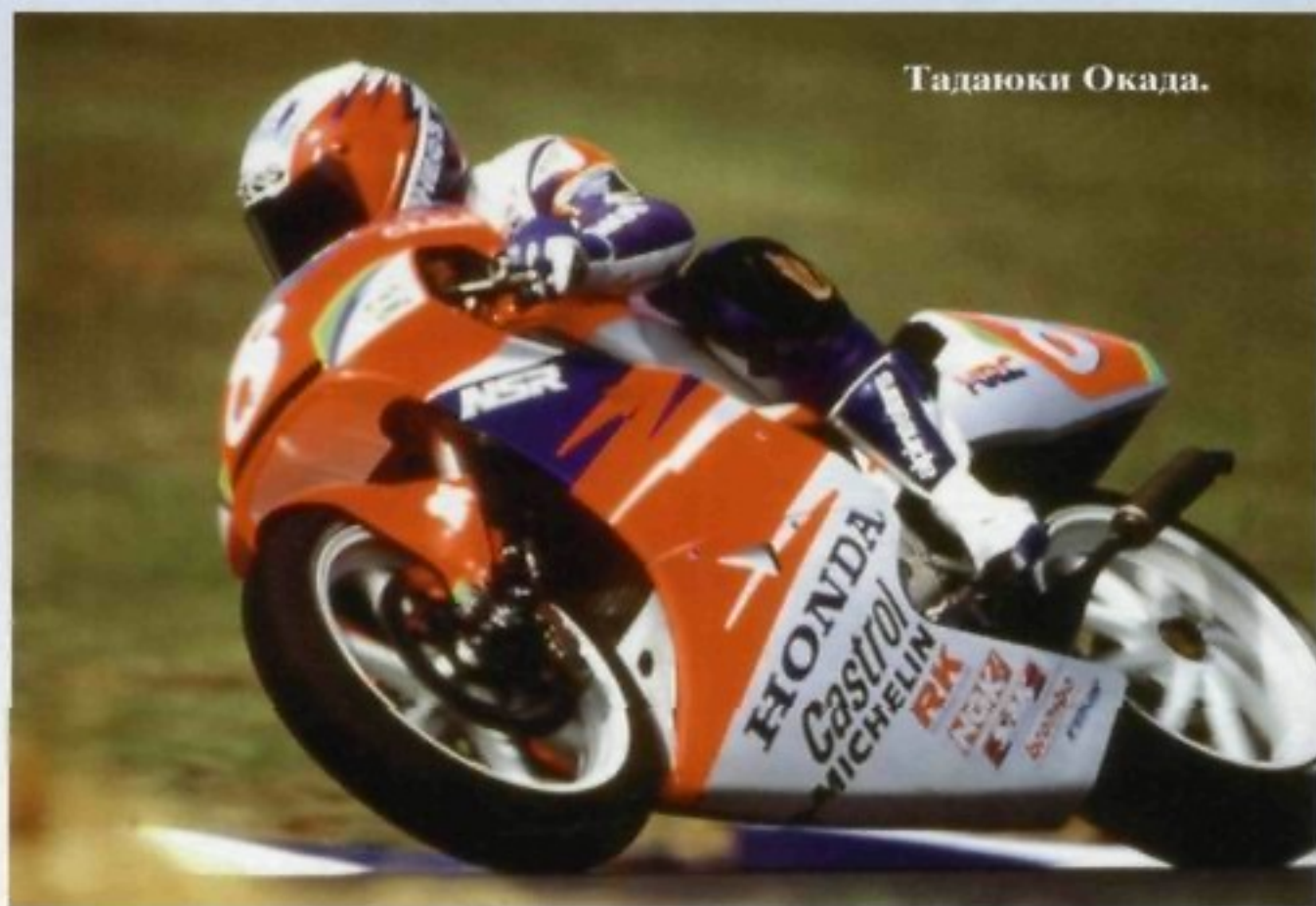
Настораживало также и то обстоятельство, что "Априлия" подготовила 400-кубовый мотоцикл для прорыва в "королевский" класс чемпионата. Естественно, часть бюджета и персонала была переброшена на новый фронт.

Словом, немногие воспринимали "Честерфилд Априлию" как полноценную боевую единицу, способную успешно противостоять "полчищам с Востока". Но уже на следующий день после стартового этапа чемпионата в австралийском Истерн-Крике спортивные издания пестрели невиданными доселе заголовками: "Итальянская весна", "3:0 в пользу Италии". Случилось почти невероятное — итальянские мотоциклы выиграли Большой приз Австралии во всех трех классах.

Что и говорить, Фортуна, раньше не слишком часто улыбающаяся "прекрасной итальян-

ке", на сей раз откровенно благоволила ей. "Априлии" в начале сезона повезло — зимой упал и получил тяжелые травмы Робертс-младший, вернувшийся в строй лишь к Гран-при Чехии. Не успев принять участие в первой гонке года, выбыл из борьбы за титул и Тецуе Харада — в квалификации он неудачно упал и пропустил два Гран-при, и, что того хуже, прошлогодней чемпионской формы ни сам японец, ни его "Ямаха" так и не достигли.

В Австралии, кроме того, Капиросси серьезно промахнулся с выбором резины, а Ромбони в гонке использовал запасной, неопробованный мотор. Списывая неудачу первого этапа на различные неблагоприятные обстоятельства, пилоты "Хонды" обещали задать перцу "Априлии" в малайзийском Шах-Аламе. Но и в пригороде Куала-Лумпура история повторилась. Бьяджи и его облаченный в строгий черно-зо-



Тадаюки Окада.

Для чемпиона мира-93 в классе 250 см³ Тецуе Харады прошедшее первенство обернулось чередой сплошных разочарований. К травме в Австралии прибавились проблемы с мотоциклом и финансовые затруднения его команды "Ямаха Мотор Франс".



лотой "костюм" мотоцикл доминировал и в квалификации, и в самой гонке. Итальянец на шесть секунд опередил ближайшего преследователя, а это весьма солидное преимущество для мотогонки. Соперники из японских команд вновь кляли кто сцепление, кто резину. Успех "Априлии" еще более оттенил Бэйль — седьмое место в Малайзии было лучшим "кольцевым" достижением француза.

Словом, результаты "весенней кампании" недвусмысленно указывали на то, что на сей раз итальянские инженеры учли уроки прошлогоднего провала. В самом начале сезона "Априлия-RS250V" была вполне доведенной — надежной и конкурентоспособной машиной.

Что наглядно подтвердили последующие этапы. Теперь даже совладавшим с техническими проблемами гонщикам "Хонды" не удавалось выигрывать лишь за счет мощности мотора и идеальной конструкции шасси, как это было в прошлом году. Одной "огневой мощи", так сказать, стало мало. Необходимо было продемонстрировать настоящее "боевое искусство". А гонки, к радости зрителей, приняли иной, куда более захватывающий характер. Такой, как на третьем этапе в японской "Сузуке", когда лидеры менялись по нескольку раз за круг, когда вопрос о победителе оставался открытым до самого последнего поворота.

Сценарий этот стал справедлив для большинства гонок года. Менялись страны, трассы и континенты, но практически постоянно борьбу за первое место вели между собой два итальянца — Бьяджи и Капиросси. "Хонда" Лориса в середине сезона была настроена получить своих подружек из команд "НВ Рэйсинг Тим Итали" и "Канемото Рэйсинг", и Капиросси цепко держался за "Априлию". И все же, к стыду крупнейшего в мире производителя мотоциклов, машина Капиросси,

хоть и немного, но уступала мотоциклу Бьяджи. В моторе "прекрасной итальянки" оказалось побольше лошадей, нежели у японских машин. В результате — Массимилиано стал рекордсменом чемпионата по числу побед в "тренировках". Лорису все чаще приходилось рассчитывать на ошибки Макса, чем на свою машину. А такого еще никогда не случалось.

Сам же Бьяджи стал важнейшим фактором в успехах "Априлии". Взрывной, необузданный характер римлянина, похоже, как нельзя лучше подошел к темпераменту итальянского мотоцикла. Кстати, всю свою спортивную карьеру, за исключением сезона-93, Макс провел именно в седле "Априлии".

Уверенность же в том, что итальянский завод впервые за десятилетнюю историю участия в гонках Гран-при сможет выиграть чемпионский титул в классе 250 см³, появилась в Ассене. Со старта в Голландии лидировал Ромбони, за ним шел Бьяджи, но вскоре один за другим дистанцию покинули не только Дориано и его желто-белая "Хонда", но и столкнувшиеся между собой Капиросси и Харада, а также Руджиа. Никто больше не мог помешать Массимилиано одержать победу и увеличить отрыв от Капиросси до 26 очков.

И все же непростой характер римлянина, сослужил-таки ему недобрую службу, заставив ошибиться в итальянском Муджелло и французском Ле-Мане. Десятый этап в Донингтон-

Парке вообще едва не поставил крест на чаяниях итальянцев. Бьяджи отвратительно стартовал, затем, выбираясь из толпы аутсайдеров, совершенно измочил покрышки, а на 19-м круге и вовсе выбыл из гонки, попав в аварию. Победителем этапа стал Капиросси — теперь уже Лорис, в свою очередь, опережал Бьяджи на добрую четверть сотни очков.

Итальянским болельщикам, похоже, посочувствовав Массимилиано, оставалось лишь пожать плечами — большую войну нельзя выиграть малыми силами. Но минуло полтора месяца, и всего лишь две гонки в очередной раз круто изменили положение на "итало-японском

фронте". Победа и второе место вновь вывели Бьяджи в лидеры, а два схода подряд опустили Капиросси на третью строчку. Так что и с третьей попытки Лорису, несмотря на недюжинные способности и несомненный талант, к которому от гонки к гонке прибавляется зрелый расчет и мастерство, так и не удалось выиграть чемпионат в классе 250 см³. Как и в сезоне-93, досадные ошибки остановили его в паре шагов от титула. Словно обидевшись на "средний класс", уроженец Болоньи решил больше не испытывать судьбу в "четвертинках" и в грядущем сезоне надеется поймать удачу за хвост уже в "пятисотках".

Между тем следом за "Априлией" Макса пристроился, неожиданно для многих, Тадаюки Окада на "Хонде". Питомец Эрва Канемото и экс-товарищ Бьяджи по команде в сезоне понастоящему блеснул только на домашней "Сузуке", выиграв первый в жизни Гран-при. Но стабильные финиши в верхней четверке и неудачи Капиросси дали японцу реальные шансы на мировую корону. Близость успеха подействовала на Тадаюки словно допинг. На предпоследнем этапе в Аргентине он неожиданно легко выиграл, опередив "Априлию" римского пилота на пять с половиной секунд.

И вопрос о чемпионстве, как и в прошлом году, был отложен до последнего этапа в Барселоне. Окаде для общей победы необходимо было выигрывать, Бьяджи мог финишировать третьим.

Гонка на трассе "Каталунья-Монтмело" стала отражением всего чемпионата. Перед стартом менеджер "Априлии" Карло Пернат наверняка наказал своему горячему первому номеру держать голову в холоде и без нужды не гнать лошадей. На первых порах так и было — впереди мчались "хонды" Капиросси и Нобуцу Аоки. Массимилиано аккуратно прошел их и удерживал лидерство, спокойно отбивая атаки Дориано Ромбони. Но так было лишь до середины гонки, когда Окада, стартовавший, кстати, из третьего ряда, вышел в лидеры. Тут-то, начисто позабыв про здравый смысл, Бьяджи понесся вперед "на все деньги". Макс был прямо-таки неустойчив. На прямых его "Априлия" до неприличия легко отрывалась от всех соперников, так что еще за целый круг до финиша Бьяджи стал поднимать мотоцикл на заднее колесо, приветствуя зрителей.

Радости в стане "Честерфилд Априлия" не

Несмотря на четыре блестящие победы Лорис Капиросси и на этот раз не сумел выиграть чемпионат в классе 250 см³.



250

			Австралия	Малайзия	Япония	Испания	Австрия	Германия	Нидерланды	Италия	Франция	Великобрит.	Чехия	США	Аргентина	Европа	Очки
1	Массимилиано Бьяджи (I)	Aprilia RS250V	25	25	13		20	20	25		16		25	20	20	25	234
2	Тадаюки Окада (J)	Honda NSR250	11	20	25	16	13	11	20	9	7	20	11	13	25	13	214
3	Лорис Капиросси (I)	Honda NSR250	16	16	20		25	25		16	25	25			11	20	199
4	Дориано Ромбони (I)	Honda NSR250	20	11	10	20	16	16			20	16		25		16	170
5	Ральф Вальдианн (D)	Honda NSR250	9	10		13	11	10	13	25	13	9	20	6	8	9	156
6	Жан-Филипп Руджия (F)	Aprilia RS250V	13	13	9	25	10	8		13	9	10	16		13	10	149
7	Тецуе Харада (J)	Yamaha TZM 250			7	9		9	20	8	13			16	16	11	109
8	Жан-Мишель Бэйль (F)	Aprilia RS250V	6	9	5	8	5	5	10	8	11	11	10		9	8	105
9	Луис д'Антин (E)	Honda NSR250	8	8	6	10	9	7	9	10		7	9	10	7		100
10	Нобуацу Аоки (J)	Honda NSR250	10		8	11		13	11		10	8	13	11			95
11	Вилько Зееленберг (NL)	Honda NSR250	7	7		7		6	16	7	6	5	7	7	5	4	84
12	Карлос Чека (E)	Honda RS250R	2	5		5		2	5	6	3	4		9	6	7	54
13	Эскиль Сутер (CH)	Aprilia RS250V	1		1	6	6		8		2	6	8	4			42
14	Адриан Бошар (NL)	Honda NSR250	3	4						5	4	2	3	3	4	6	34
15	Андреас Прайнинг (A)	Aprilia RS250V	4	3			4	3		4			6	5		1	30

125

			Австралия	Малайзия	Япония	Испания	Австрия	Германия	Нидерланды	Италия	Франция	Великобрит.	Чехия	США	Аргентина	Европа	Очки
1	Казуто Саката (J)	Aprilia RSR125	25	20	20	25	11	20	13	20	16	13	25		7	9	224
2	Нобору Уеда (J)	Honda RS125R	9	25		13	20	10		25	25	10	20	7	20	10	194
3	Такеси Цуджимура (J)	Honda RS125R		11	25	10			25	16	20	25	11	25	9	13	190
4	Дирк Раудис (D)	Honda RS125R	6	13		11	25	25		11	11	8	9	8	10	25	162
5	Петер Оттль (J)	Aprilia RSR125	20		13	20	13	13		13	13	16		16	3	20	160
6	Хорхе Мартинес (E)	Yamaha TZ125		16	9	7		9	20	9	10	6	13	11	25		135
7	Стефано Перуджини (I)	Aprilia RSR125				4	10	11			9	20	16	20	16		106
8	Масаки Токудоме (J)	Honda RS125R	7	2	10	6		7	11	10	7	4	10	2	8	3	87
9	Оливер Петруччани (CH)	Aprilia RSR125	11	9		3	1	6	9	5		9	7	3		11	74
10	Херри Торрентеги (E)	Aprilia RSR125	8	7	8	16	2		10	3	8	11					73
11	Хидеюки Накаджо (J)	Honda RS125R	1	5	16		5		7		5	5	8	10		8	70
12	Харуяки Аоки (J)	Honda RS125R		6		2			4	7	4	3		13	4	16	59
13	Гарри Мак-Кой (AUS)	Aprilia RSR125	16	4	7	5	16		8								56
14	Акира Сайто (J)	Honda RS125R	10	8	11		9	8		2	2	1			2		53
15	Лук Бодельер (NL)	Honda RS125R	5		5	8		1	16	4			2			7	48

было предела — еще бы, последним итальянцем, выигравшим первенство “четвертинок” на итальянском мотоцикле, был Марио Лега на “Морбиделли” в далеком 1977 году.

Однако еще большее счастье выпало на долю рекламного отдела самой “Априлии” — ведь ее мотоцикл стал первым и в классе 125 см³. Единственная победа “прекрасной итальянки” в сезоне-93 и все возраставшая экспансия японских пилотов в младшем классе подвигли “Априлию” к необычному, если не сказать экстравагантному шагу. “Раз уж со-

перника нельзя победить, то его силу можно использовать”, — решило руководство команды “Семпруцци-Крона”, пользующейся поддержкой итальянского завода, и переманило в свой стан вице-чемпиона мира Казуто Сакату. Представьте — японец на мотоцикле с пометкой “сделано в Италии”. О таком раньше и не помышляли. Саката стал первым в истории гонщиком из Страны восходящего солнца, выступающим за европейскую команду.

Интересная деталь — если в “четвертинках” именно горячий темперамент Бьяджи помог

“Априлии” выиграть чемпионат, то в классе 125 см³ все вышло с точностью до наоборот. Стабильность японца, поражающая всех еще в сезоне-93, — лишь в одной гонке он не финишировал в призовой тройке — стала основой его успеха в прошлом году. Уже в Австралии Казуто на пару с красно-белой “Априлией” сокрушил всех соперников. В Малайзии и Японии Саката финишировал вторым. В Испании снова выиграл. Его “Априлия” оказалась подготовлена чуть лучше “хонд” и “ямах” конкурентов. Ни разу за весь сезон не упустив лидерства, Саката стал первым японским чемпионом мира в классе 125 см³. Причем успех его земляков был не менее впечатляющим — Такеси Цуджимура и Нобору Уеда финишировали в чемпионате следом за Сакатой, преподнеса “Хонде” утешительный приз — победу в командном зачете.

И все же у европейских болельщиков, несмотря на впечатляющее шествие японских пилотов, жива надежда, что чемпионат мира “осьмушек” не превратится в открытое первенство Японии. В классе 125 см³ появилась новая звезда — Стефано Перуджини. В середине сезона итальянец, между прочим чемпион Европы в этой кубатуре, на своей “Априлии” не давал спуска японцам. И хотя ни одного Гран-при Стефано выиграть не удалось, виной тому отсутствие опыта, что в 18 лет вовсе не зазорно. Но то, что вытворял Перуджини на заключительных этапах первенства, не поддается описанию. Итальянец лидировал, его мотоцикл стаскивало с трассы, он возвращался на нее, догонял ушедших вперед конкурентов, опять выходил в лидеры и снова падал.

Но опыт — дело приходящее. И кто знает, может быть, именно Перуджини сумеет вернуть Европе “золото” “осьмушек”, так же как это сделала небольшая фирма из пригорода Венеции, сокрушившая несметные полчища японцев.

Словом, победы “Априлии”, как, впрочем, успехи “Кадживы” в “пятисотках” и “Дукати” в классе “супербайк”, позволяют говорить о коренных переменах в мировом мотоцикле. Европа не только не сдалась на милость победителей, но и переходит в наступление. /

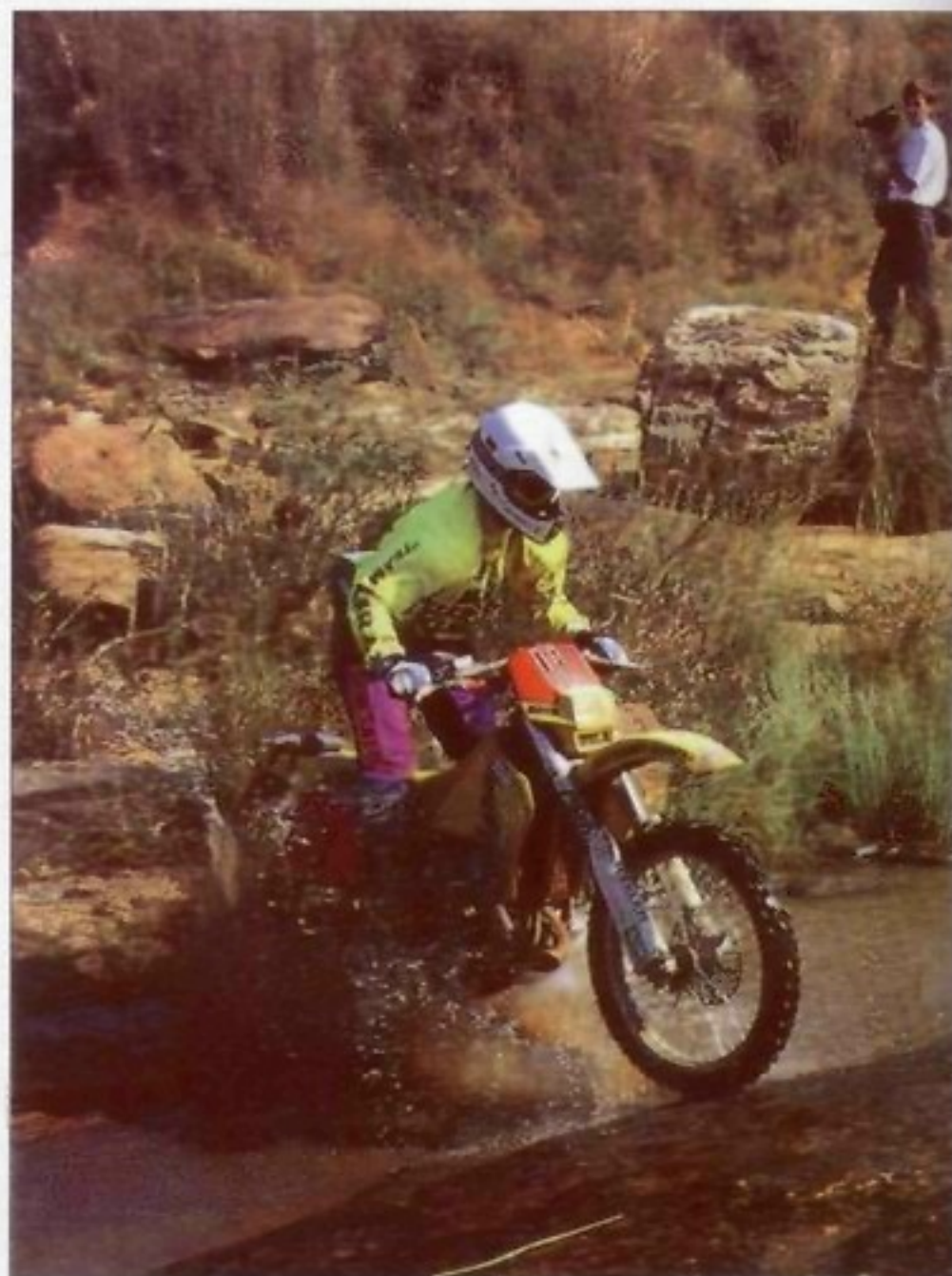
Три года выступлений в младшем классе на “Хонде” не принесли Казуто Сакате лавров. “Априлия” сразу сделала его чемпионом.



ЭНДУРО В КАМЕННОМ ВЕКЕ

Б. ЛОГИНОВ

“Добро пожаловать на “Ранчо Зэнка!” Этот плакат приветствовал около четырехсот участников и более тысячи человек вспомогательного персонала, прибывших в окрестности города Талса, на севере штата Оклахома США, чтобы стартовать в чемпионате мира по эндуро — международных шестидневных мотоциклетных соревнованиях ФИМ. Надпись, однако не прибавила настроения уставшим от долгого перелета гостям. Жарко, пустынно. Ничего, кроме бескрайних коровьих пастбищ, озер, в которых, как в зеркале, отражаются нефтяные вышки. Плоский, монотонный пейзаж, низкая трава соревнуется по высоте с корявыми дубами и колючими кустарниками.



Эти уголья размером в 300 тысяч гектаров принадлежат миллиардеру Джону Зэнку, фанатику автоспорта, который и пригласил в свои владения участников шестидневки. Отдавая должное энтузиазму богатейшего американца, замечу, что свое гостеприимство он не подкрепил ничем, что требуется для проведения столь представительных и сложных в организации соревнований.

Проблемы начались с размещения: отели расположены далеко, а доставка спортсменов, механиков, тренеров и врачей к месту старта не была продумана. Дальше — хуже. В рабочем помещении, которое отвели для ремонта и подготовки мотоциклов к соревнованиям, не оказалось электроосвещения. Так что в первую ночь накануне шестидневки эти работы пришлось выполнять в кромешной тьме. Впрочем, и в последующие сутки, несмотря на протесты команд, светлее в боксах не стало. А ведь первые стартующие участники забирали

свои мотоциклы из закрытого парка еще до восхода солнца, а значит, меняли покрышки, свечи, проверяли машины наощупь.

После ежедневного восьми-, девятичасового пути спортсменам негде было отдохнуть, разве что валяться в траве, ожидая результаты. Вскоре все поняли — это бесполезно: судьи в лучшем случае вывешивали протоколы на следующее утро. Но самые большие нарекания вызвала трасса. Скоростные участки проходили в основном по узким каменистым тропам, вплотную к которым на расстоянии вытянутой ладони подступали заросли кустарника и деревьев. Травмы были неизбежны. Слезать же с мотоциклов здесь организаторы настоятельно не рекомендовали из-за опасности встретиться с ядовитыми змеями, пауками и прочими зловерными тварями.

Как это не вязалось с традиционной атмосферой праздника, в которой всегда проходят шестидневки. Напомним,

что это старейшие соревнования ФИМ: их рождение совпадает с созданием Международной мотоциклетной федерации — 1904 год. Шестидневку не зря называют еще Олимпиадой — в ней участвует наибольшее из всех мотоциклетных дисциплин количество спортсменов, своим долгом посетить ее считают руко-

водящие деятели ФИМ, конструкторы мотозаводов, производители шин, мотоэкипировки. И вдруг такой конфуз в год 90-летия ФИМ с самым старейшим ее детищем.

Словом, участники шестидневки, привыкшие выступать в цивилизованных условиях, как правило, в горах, на различных по рельефу и сложно-

сти трассах, оказались на унылом, забытом Богом краю света. И, наверное, проблемы, с которыми они встретились, позволили окрестить соревнования — эндуро в каменном веке.

Они начались в атмосфере всеобщей подозрительности. Горы, как это ни пока-

жется странным, ставят мотоциклистов — и гостей, и хозяев — в равные условия. По той простой причине, что в горах срезки от одного пункта контроля времени до другого крайне редки. Другое дело равнина, плоская, как стол. Возможностей укоротить маршрут сколько угодно.



И, конечно, в самом выгодном положении оказались мотоциклисты США: они, хотя не признавались в этом, но тренировались на этой трассе и потайные кратчайшие дорожки знают назубок. Так и уехали бы гости в великой обиде на организаторов, если бы американцы выиграли. Но этого не произошло.

Тут самое время напомнить основные правила мотоолимпиад (не путайте ее с шестидневным чемпионатом мира по эндуро — двухдневными соревнованиями). Они очень напоминают регламент авторалли. Собственно, из мотоциклетных соревнований на регулярность движения и родились затем автомобильные. Те же пункты контроля времени, скоростные участки, та же борьба за самые быстрые секунды и стремление не получить штрафных очков на КВ. Только зачет в шестидневках иной. Здесь два главных командных приза, называемых "Всемирным трофеем", — для национальных сборных среди мужчин и юниоров, разыгрываемых отдельно. В первых — по шесть спортсменов в каждой (минимум четыре класса машин), во вторых — четверо (три кубатуры). На трофеи могут претендовать только те коллективы, которые придут к финишу в полном составе. Существуют заводской и клубный зачеты, а также индивидуальный, в котором мужчины и юниоры выступают наравне.

Свои суровые законы шестидневка начала диктовать сразу же. Не добрался до первого КВ англичанин Крис Кох — он разбил свой "Сузуки" о камень. Надежды его партнеров по мужской команде выиграть "Всемирный трофей" были похоронены. Вскоре их участь разделила юниорская дружина США — Брайан Гаррэхэн сломал руку. А о неудаче швейцарцев узнали только спустя час после финиша. У Бернхарда Фавре врач констатировал перелом малой берцовой кости. Вызывает восхищение мужество этого спортсмена. Почти семь часов со стиснутыми от сильной боли зубами и, думая, что получил лишь ушиб, он добирался до финиша в интересах команды, пройдя несколько кроссовых скоростных участков. На этом фоне досадная оплошность немца Херберта Вагнера, умудрившегося отметиться на КВ четверть минуты раньше, что также наказуемо, выглядела лишь курьезом, хотя такой курьез отбросил команду Германии, многократную победительницу шестидневок, на девятое место.

После первого дня у мужчин вперед вышли итальянцы, за ними — французы и американцы, которые, как и ожидалось, особенно быстры были на скоростных испытаниях. Но уже второй день стал черным для трехцветных: у них выбыли из борьбы сразу двое. Си-

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ ШЕСТИДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ФИМ

Командный зачет "Всемирного трофея": Мужчины: 1. Италия — М.Карминати (125 см³), Т.Пеллегринелли (175), М.Ринальди (350), Ф.Фариоли (1300), А.Николи (350), Г.Сала (175) — 735,06 очка; 2. Швеция — Дж.Нильссон (125), Ю.Барк (175), А.Эрикссон (350), С.Юнссон (350), Й.Хендендал (175), П.Янссон (1300) — 1496,36; 3. Чехия — Л.Войкувка (125), Л.Подмол (125), Ф.Хробски (175), З.Готтвальд (175), Ф.Фойите (350), М.Мачек (1300) — 3689,95; 4. Германия — 4180,10; 5. Финляндия — 4314,56; 6. Австралия — 4774,95. **Юниоры:** 1. Швеция — Р.Ларссон (125), М.Янссон (175), Л.Броман (175), Б.Карлссон (350) — 1895,76 очка; 2. Австралия — Ш.Уоттс (175), С.Морган (175), Ш.Рид (350), Дж.Каннингэм (1300) — 2330,40; 3. Нидерланды — М.Элтинг (125), П.Исфординг (125), Д.Тайхус (125), П.Ленселинк (175) — 6128,06; 4. Германия — 7020,75; 5. Испания — 8996,60; 6. Италия — 46302,48.

Зачет среди заводов: 1. КТМ-"Фариоли Итали" (Италия) — 256,3; 2. "Хускварна"-1 (международная) — 457,62; 3. "Хусаберг"-1 (Швеция) — 620,36.

Зачет среди клубов: 1. "Словакия-2" (Словакия) — 1061,32; 2. "Италия-1" (Италия) — 1123,90; 3. RFME (Королевский клуб мотофедерации Испании) — 1166,43.

Личный зачет. Класс 125 см³: 1. П.Эдмондсон (GB, "Гас-Гас") — 7388,5; 2. М.Карминати (I, КТМ) — 7456,61; 3. П.Сильван (SF, "Хускварна") — 7467,69; 4. Ф.Сковоло (I, КТМ) — 7502,61; 5. Р.Ларссон (S, "Сузуки") — 7593,99; 6. Я.Грегор (Словакия, "Сузуки") — 7595,27.

Класс 175 см³: 1. С.Петерансель (F, "Ямаха") — 7312,52; 2. Дж.Сала (I, КТМ) — 7381,98; 3. Т.Дейвис (USA, "Кавасаки") — 7397,38; 4. Р.Смит (USA, "Сузуки") — 74482,03; 5. Д.Галлино (I, "Хонда") — 7499,84; 6. А.Оливье (F, "Кавасаки") — 7500,19.

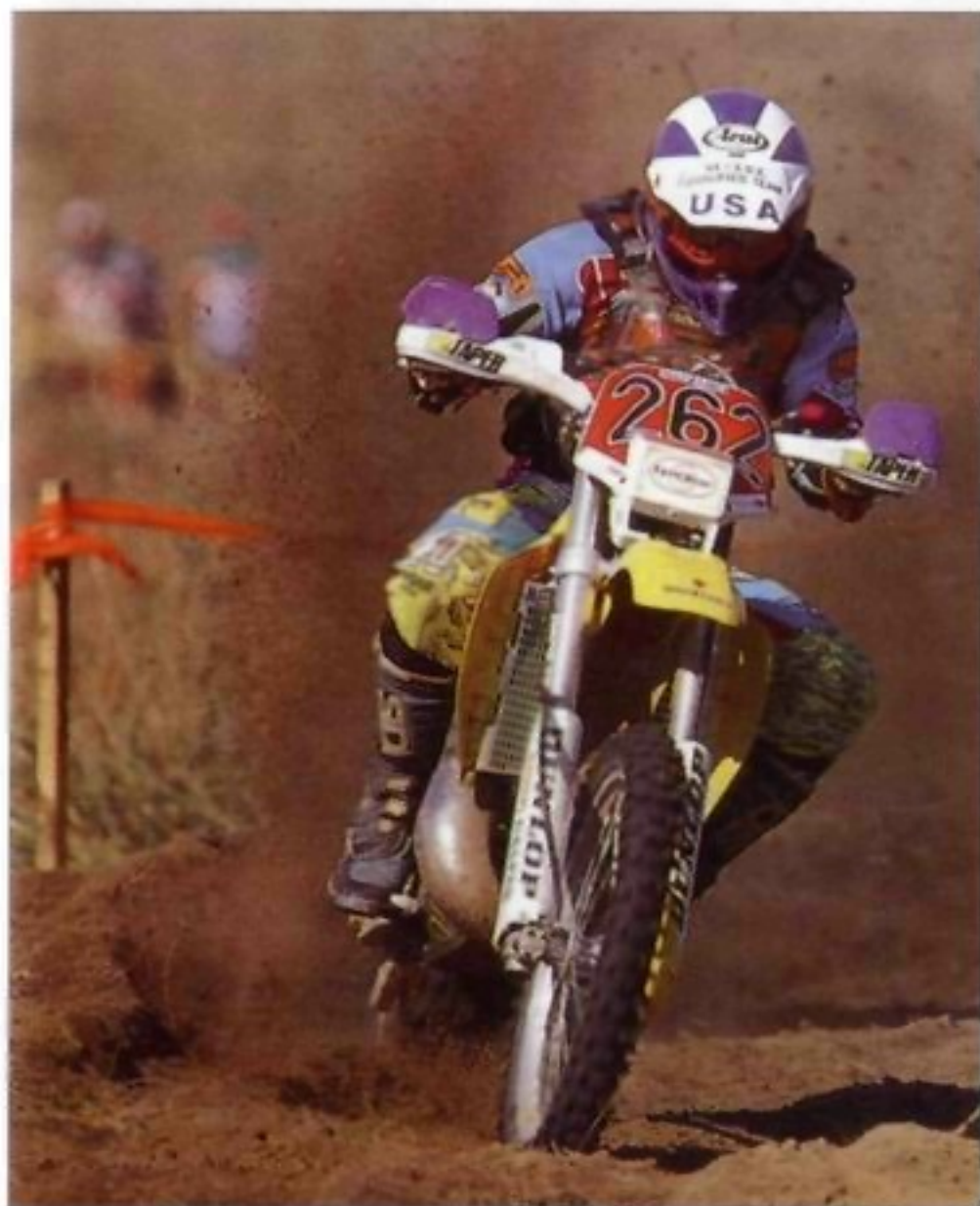
Класс 350 см³ (четырёхтактные): 1. А.Николи (I, "Хускварна") — 7462,58; 2. М.Ринальди (I, КТМ) — 7480,56; 3. А.Эрикссон (S, "Хусаберг") — 7483,85; 4. С.Юнссон (S, "Хаски") — 7539,37; 5. Б.Карлссон (S, "Хусаберг") — 7789,54; 6. О.Котржа (Словакия, "Хускварна") — 7855,4.

Класс 1300 см³ (четырёхтактные): 1. К.Тийнен (SF, "Хускварна") — 7381,06; 2. Ф.Фариоли (I, КТМ) — 7509,66; 3. П.Янссон (S, "Хусаберг") — 7602,33; 4. Я.Катржинак (Словакия, "Хускварна") — 7653,23; 5. Д. фон Цитцевиц (D, КТМ) — 7710,94; 6. Л.Шарбоннель (F, "Хусаберг") — 7807,74.



риль Эскироль сломал руку, а у мотоцикла Кристиана Буле вышел из строя двигатель. Слабым утешением французов был выход в лидеры трехкратного победителя шестидневок в личном зачете, участника рейдов "Париж—Даккар" Стефана Петеранселя ("Ямаха-175"). Его кредо — "лучше потерять на скоростном участке пять секунд, чем получить увечье и остаться зрителем".

К исходу третьего дня соревнований в лагере итальянцев ликование — их мужская и юниорская команды возглавили турнирную таблицу. Но вскоре радость сменилась унынием. Пришло сообщение от врача: юниор Ярно Воано



так разбил ногу о камни, что ему наложили 20 швов, и о дальнейшем выступлении не могло быть и речи. Мечты о "золотом" дубле итальянцам пришлось забыть.

По какому-то неведомому закону шестидневка не бывает без дождей. Вот и в ночь накануне четвертого дня разразился сильнейший ливень. Закрытый парк подтопило, и многие машины упали в грязь. Судьи сами поднимали их, но о случившемся участникам не сообщили. Двигатели из-за попавшей в систему зажигания воды не заводились на старте в отведенное для этого время. Посыпались штрафные очки. В явной выгоде оказались те, кто отправлялся в путь во втором эшелоне — причину неисправностей они уже знали. Исчезла пыль, стало легче дышать, но дорога из-за скользких камней была еще опаснее.

Первую потерю понесли американцы: Скотт Саммерс из мужской команды сломал руку. Чудом спаслись от крупной неприятности итальянцы. Перед отметкой на КВ Арнальдо Николи обнаружил, что в звездочке на заднем ко-

лесе обломаны зубья. Запасной у его механиков не оказалось. К счастью, рядом стоял мотоцикл сошедшего с трассы голландского спортсмена. Нужную деталь в считанные минуты сняли и установили на машину Николи, к неудовольствию шведов, которые шли уже вторыми. Изрядно начало трепать немцев: их юниор Кай Аве мог пользоваться только первой, второй и третьей передачами, а у его старшего партнера Норберта Лихтенберга в распоряжении осталась лишь третья. Но они сумели-таки финишировать.

Чисто американским изобретением в истории шестидневок оказался заключительный кросс. Ни подъемов, ни спусков, ни трамплинов, ни так называемых "стиральных досок". Участники спокойно покатались по ровному пастбищу между деревьями, особенно не рискуя. Показать во всем блеске свое кроссовое мастерство и попытаться использовать последний шанс, чтобы выйти на более высокое место, здесь было невозможно. На унылой ноте началась 69-я шестидневка, минором она и закончилась.

В четвертый раз француз Стефан Петерансель стал победителем многодневок в личном зачете. После финиша он сказал: "На двадцати спецучастках я упал всего один раз, где потерял максимум четыре секунды. Это успех не скорости, а опыта и мотоцикла. Моя "Ямаха", подготовленная в команде Мишеля Амона, человека мотокросса, является самой приспособленной к езде в таких сложных условиях, поскольку имеет тонко отрегулированные двигатель и подвеску. На всем шестидневном пути мне пришлось лишь дважды поменять покрышки, воздушный фильтр и цепь. Здесь для победы мне не надо выкладываться на все сто процентов. Шестидневка для думающих людей и, уверен, я останусь на хорошем уровне еще несколько лет".

Первым выбывшим из шестидневки участником оказался швейцарец Петер Хагер. За двое суток до старта он, перелезая через забор, "присел" на штакетник. В итоге врачи наложили ему 10 швов. В команде его заменил Крис Аттингер, которому пришлось выступать не на привычном четырехтактном мотоцикле класса 350 см³, а в самой легкой кубатуре.

Итальянский юниор Джузеппе Джалино едва не пропустил старт. Из-за пустякового недоразумения с полицией его мотоцикл "арестовали" — поставили прикованным цепями в закрытый парк. По настоянию жюри машина была возвращена владельцу, но местные полицейские вновь ее привязали. Только вмешательство посла Италии в США помогло Джузеппе благополучно выбраться из этой истории.

Большинство обслуживающего персонала команд-участниц и туристов, приехавших из Европы, воспользовались автомобилями напрокат и стали демонстрировать с точки зрения американских законов дикую езду. В итоге им категорически запретили появляться вблизи скоростных участков чемпионата. Сюда допускались только зрители без каких-либо машин с билетами за 25 долларов на все шесть дней и журналисты на мотоциклах при условии, что они не будут подвозить запасные части. Уличенные в этом (а такие были) объявлялись на ранчо персонами нон-грата.

Среди участников чемпионата оказались три представительницы слабого пола. Англичанка Кэтрин Прайс, которая уже много лет стартует в шестидневных соревнованиях, сошла во второй день, остальные две дамы благополучно добрались до финиша.

Более сотни болельщиков из многих городов США на своих мотоциклах помогали организаторам в качестве линейных контролеров. За двое суток работы им предоставлялось право бесплатно посещать спецучастки в течение оставшихся дней.

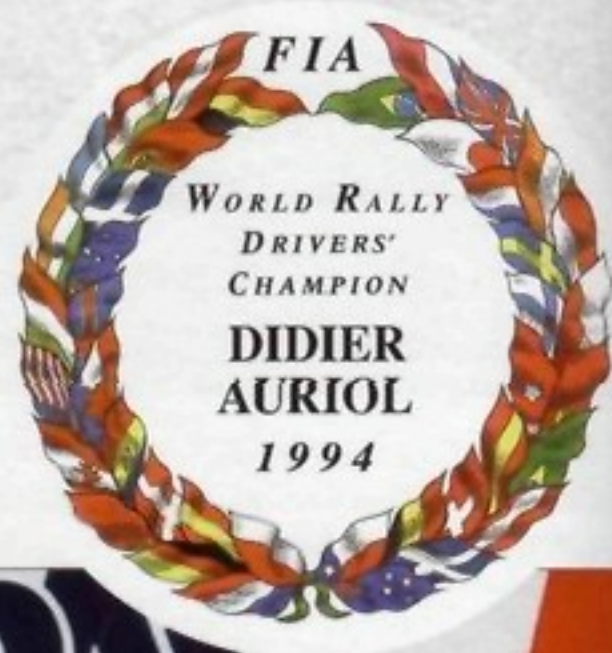
При разгрузке техники на подъезде к ранчо создавалась дорожно-транспортная неразбериха. В дело вмешался местный шериф, который потребовал, чтобы итальянец Марко Росси подал свой автомобиль назад. Тот так и сделал, но на ручном тормозе и со страшным грохотом. Разгневанный шериф выхватил револьвер. Для Росси это не послужило уроком. Перед стартом первого дня он начал лихо кататься на оставленном без присмотра тракторе-косилке и чуть было не сорвал начало соревнований.

Награждение победителей проходило почти в полной темноте. Кроме официальных призов ФИМ, организаторы не вручили ни одного собственного. Они объявили только тройку призеров в командных и личных зачетах, забыв назвать дальнейшее распределение мест.

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ...

С. НЕЧАЮК

**Впервые чемпионом мира
по ралли стал француз**



Бернар Оселли, давний друг и штурман Дидье Ориоля в течение последних одиннадцати лет, будто нашкодивший школьник, боялся попасться кому-нибудь на глаза. Он сидел в "Тойоте", надвинув шлем на лицо, и слезы текли по его щекам. А рядом, словно пытаясь оградить товарища от любопытных, вышагивал взад-вперед сам Ориоль и отбивал атаки настойчивых журналистов: "Ничего страшного. Со всяким бывает. Всего лишь маленькая ошибка. Этот закрытый поворот нельзя было "резать", внутри лежал приличный камень. В стенограмме мы его отметили, но когда Бернар прочел эту запись, было уже поздно. Результат — разбитое колесо".

Ошибка, которая стоила Ориолю почти четырех с половиной минут на третьем спецучастке английского ралли, решающего раунда в борьбе за титул чемпиона мира. Сам Оселли потом признался, что, следя за стенограммой, прикрыл пальцем ту злосчастную пометку и этот промах отбросил французский экипаж аж на 32-е место.

Наверно, даже если бы собрались вместе Пристли и Чейз, Хичкок и братья Вайнеры, то и этим мастерам остросюжетных историй вряд ли удалось бы придумать столь драматическую и замысловатую интригу в споре за раллийную "корону".

На заключительный этап первенства — RAC-ралли — Ориоль приехал, можно сказать, без пяти минут чемпионом. Одиннадцать очков преимущества перед Карлосом Сайнсом позволяли Дидье стать чемпионом, даже если он займет в Англии четвертое место, а испанец победит. Задача для столь многоопытного спортсмена, вроде, не из трудных. Если бы не одно обстоятельство: до сих пор лучшим результатом Ориоля за пять лет участия в RAC-ралли было всего лишь пятое место в 1990 году. Потому-то так осторожничал в своих высказываниях француз накануне старта: "Наверное, впервые за все время выступлений в чемпионате мира я еду не за победой, а просто чтобы собрать нужные очки". Редко когда можно услышать столь откровенное признание из уст гонщика мировой элиты.

Ориоль, казалось, не помышлял об Аустерлице, умоляя судьбу лишь о том, чтобы не постигло его Ватерлоо.

"Никогда не стоит рисковать в первый день английского ралли ради 50 км спецучастков, — уговаривал сам себя француз. — Узкие дорожки, проложенные по частным владениям, подъемы, спуски, маленькие мостики, броды — сплошные ловушки. Много здесь не выиграешь, а потерять можно все".

"Все, все, все," — наверное, это слово стучало в мозг Ориоля после финиша первого

дня гонки: почти пять минут (!) отставания от лидера, а Сайнс — второй, следом за своим товарищем по команде "Субару" Мак-Реєм.

Но, видимо, не зря говорят: "Если вам кажется, что ситуация безнадежна — не отчаивайтесь. Будет еще хуже". На первом допе второго дня состязаний Ориоль вошел в левый поворот чуть быстрее, чем позволяла трасса. Спихнувшись, он нажал на тормоз, "Тойоту" занесло на грязь, одно колесо попало в яму на обочине, и машина легла на крышу.

Пока подбежали зрители, прошло около двух минут. К тому же, на беду, масло из двигателя залило лобовое стекло автомобиля. В итоге — потеряно целых 12 минут, что отбросило Дидье на 62-е место! Любопытно, что в том же месте улетел с трассы и Сайнс. Но потерял при этом лишь 30 секунд.

На регруппинге в Кильдере единственным утешением для Ориоля стало сообщение о том, что его товарищ по команде Юха Канккунен отодвинул Карлоса на третью позицию. При таком раскладе француз для общей победы в чемпионате хватило бы и десятого места.

— Я сделаю все возможное для помощи Дидье и попытаюсь постоянно оказывать давление на Сайнса, чтобы заставить его ошибиться, — публично пообещал финн, желая, видимо, подбодрить Ориоля. И сглазил. Ночью на предпоследнем допе второго дня Канккунен развернулся и разбил фару. Сервис же между спецучастками был запрещен. "Окривевшая" "Тойота" стала легкой добычей для стремительной "Субару" испанца, который вновь вышел на второе место.

Ориоль, между тем, продолжал испытывать удары судьбы, которая еще раз напомнила француз о том, что то был не его день, когда у "Селики" отказал турбонагнетатель.

— Решительно, это не мое ралли, — только и смог произнести после финиша второго дня Дидье, чья фамилия в протоколе значилась лишь на 17-й строчке.

На что мог рассчитывать лидер чемпионата в этой ситуации? Расправиться с машинами группы N и формулы 2, что оказались выше него, Ориолю было вполне по силам. Ведь впереди участников ждало два дня гонки и четырнадцать спецучастков. Так он мог добраться до Фуджимото, который шел восьмым.

Делекур был дисквалифицирован за срезку дистанции на последнем СУ первого дня. Вылетев с трассы, он вновь выехал на нее в другом месте. Кольцевая конфигурация допа позволила ему сократить маршрут примерно на 700 метров.

...

Накануне старта RAC-ралли во время тренировки президент ФИА Макс Мосли отважился занять кресло рядом с Юхой Канккуненом в его "Тойоте". "Это было потрясюще", — в восхищении вымолвил глава федерации.

...

Ханну Миккола останется рекордсменом по количеству побед в Великобритании. Их у него четыре.

...

Чаще всего на этапах мирового первенства побеждали раллисты Финляндии — 89 раз. Следом идут французы — 54 и шведы — 39.

...

Из 178 стартовавших экипажей финишировать удалось лишь 97.

...

Скандално закончился розыгрыш Кубка ФИА в формуле 2. Успешно выступив в заключительной стадии розыгрыша, фирма "Дженерал моторс" набрала наибольшее количество очков, опередив долго лидировавшую "Шкоду". Однако уже по окончании RAC-ралли ФИА объявила об аннулировании результата бельгийского экипажа во главе с Г. де Мевкусом на соревновании в Австралии. Причина — использование смеси топлива, не регламентированной международной федерацией. В итоге победителем Кубка стала "Шкода".

В отличие от предыдущего снежного RAC-ралли ныне на трассе Великобритании царствовали дождь, туман и грязь.





Трехкратный победитель Британского ралли Юха Канккунен вынужден был на этот раз подчинить личные амбиции интересам команды.

Начиная с Ватанена дело обещало пойти труднее. Тут можно рассчитывать только на сходы соперников. Но в этом случае у конкурентов из "Субару" в запасе остается тактический ход — шеф команды Дейвид Ричардс вполне мог бы дать указание Колину Мак-Рейю, лидировавшему практически всю гонку, пропустить вперед Сайнса. Технически сделать это не составит труда. Шотландцу даже не пришлось бы сбрасывать газ на допах, нужно лишь чуть-чуть опоздать на один из заключительных КВ.

Обычно о таких хитростях ни руководители "конюшен", ни гонщики не склонны распространяться. Но обида и досада порой развязывают язык самым стойким молчаливкам.

— Я два дня ждал конкретных указаний от Ричардса, — горячился сразу после финиша ралли Сайнс. — Но ни когда Ориоль был

17-м, ни когда Дидье стал седьмым, и мое второе место уже не спасало меня, он ничего конкретного не говорил. Дейвид только и твердил, что я должен быть впереди Юхи.

Остается лишь догадываться, почему Ричардс не вмешался в ход состязаний. То ли он действительно отчаянный сторонник чистой игры, то ли просто пожалел соотечественника и у него не хватило духу лишить Мак-Рейя первой победы на родине, к который тот стремился не один год. Но факт остается фактом: выведенный собственным шефом и Канккуненом из равновесия, испанец погнался за товарищем по команде и ошибся. Эта ошибка стала для него роковой. Именно так. А вовсе не бревна, которые якобы вытащили на дорогу фанатичные почитатели Ориоля, стали причиной поражения "Матадора". Кстати, на том допе, где в самом деле появились эти неожиданные препятствия, Карлос занял третье место, проиграв победителю СУ только 7 секунд. Впрочем, вот как рассказывает о своей неудаче сам Сайнс:

— На втором спецучастке примерно в пяти километрах от старта я не сумел удержать машину в повороте. Меня вынесло на грязную обочину. Пытаясь поймать автомобиль, я прибавил газу, но "Импреза" отказалась повиноваться и заехала на довольно высокую насыпь. Склон был настолько крут, что самостоятельно съехать с него задним ходом оказалось невозможно. Вернуть на дорогу "Су-

бару" удалось только спустя 34 минуты при помощи нескольких десятков зрителей, которые вынесли ее буквально на руках.

Поняв, что потерял все шансы на чемпионский титул, Карлос сошел с дистанции.

В это время на старте злополучного для испанца допа Ориоль по обыкновению вслушивался в радиосообщения с дистанции.

"Сайнс пропал", — в голосе одного из парней "Тойоты", что стоял на трассе, сквозила то ли радость, то ли удивление. "Повтори, я не понял", — не веря в то, что стал чемпионом, проговорил Дидье. Несколько секунд тишины показались французу вечностью. "Карлос улетел. Это точно".

Рядом стоял бледный как полотно Оселли. Ориоль хлопнул по плечу своего штурмана и улыбнулся: "Все в порядке, Бернар". И они обнялись.

Колин Мак-Рей стал первым британцем, победившим в RAC-ралли после Роджера Кларка, который первенствовал дома в 1976 году.



10 этап

RAC-ралли

20—23 ноября, 2363/520 км, 29 СУ

1. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A 5:17.25
2. Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4ST205	A —3.33
3. Б.Тири/С.Прево	B	Ford Escort RS Cosworth	A—10.12
4. С.Бломквист/Б.Меландер	S	Ford Escort RS Cosworth	A—12.48
5. А.Ватанен/Ф.Понс	SF/I	Ford Escort RS Cosworth	A—17.00
6. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A—30.32
7. Дж.Эванс/Х.Дэвис	GB	Ford Escort RS 2000	N—34.59
8. Й.Хэбиг/Д.Джадд	ZA	Ford Escort RS Cosworth	A—35.51
9. Т.Мякинен/С.Харьянен	SF	Nissan Sunny GTi	F2—36.00
10. Г.де Мевис/В.Люкс	B	Opel Astra GSi	F2—36.29

Сосли: СУ:	Причина
7. Ф.Делекур/Д.Граталу	F Ford Escort RS Cosworth A дискв.
9. А.Мак-Рей/Д.Сениор	GB Nissan Sunny GTi F2 электр.
10. Р.Бернс/Р.Рейд	GB Subaru Impreza A авария
14. М.Биззон/Т.Сивьеро	I Ford Escort RS Cosworth A электр.
18. Й.Фуджимото/А.Херц	J/S Toyota Celica Turbo 4WD A авария
24. К.Сайнс/Л.Мойя	E Subaru Impreza A авария
25. М.Уилсон/Б.Томас	GB Ford Escort RS Cosworth A авария

Лидеры: 1—2 СУ — Сайнс; 3—29 СУ — К.Мак-Рей.
Победители СУ: К.Мак-Рей — 16; Канккунен — 9; Сайнс — 5; Ориоль и Бломквист — по 1.

Личный зачет: 1. Ориоль — 116 очков; 2. Сайнс — 99; 3. Канккунен — 93; 4. К.Мак-Рей — 49; 5. Тири — 44; 6. Биззон — 42; 7. А.Шварц (D) — 31; 8. Делекур — 30; 9. Ватанен — 28; 10. Мякинен — 22. Командный: 1. Toyota — 151; 2. Subaru — 140; 3. Ford — 116; 4. Mitsubishi — 41; 5—6. Skoda и Renault — по 4. Кубок ФИА по gp.N: 1. Х.Пурас (E) — 50; 2. И.Хольдерид (D) — 42; 3. Х.Рекальде (RA) — 27. Женский кубок: Хольдерид.



В 1967 году советские спортсмены стартовали в высокогорном "Эфиопском разли". Тогда в разгаре был египетско-израильский конфликт и штурмана А. Ипатенко Эммануила Лифшица "компетентные органы" в поездку не пустили — не та фамилия. Александру Ипатенко пришлось 3000 км преодолевать одному. Наша команда выступала на "волгах", которых соперники сразу же окрестили самыми быстроходными тракторами в мире. Экипаж С. Тенишев—В. Кислых на таком "тракторе" занял тем не менее первое место в классе и второе — в абсолютном зачете.



Этот снимок сделан в 1955 году в Бухаресте, где проходила Спартакиада дружественных армий. В ее программе были и моторные виды соревнований, и вот такие необычные ипподромные гонки на мотоциклах с коляской. Советские армейцы использовали здесь М-72 (на переднем плане) и только что появившиеся ижевские машины с верхнеклапанным двигателем.



В 1962 году в Лужниках состоялся фестиваль автомобильных и мотоциклетных соревнований, главным арбитром которых был Ю. Гагарин. Тогда москвичи впервые познакомились с мотоболом. В следующем сезоне этот вид спорта с помощью журнала "За рулем" получил официальное признание. Чемпионаты СССР по мотоболу стали проводиться с 1965 года.



На переломе двух эпох. Заканчивается история многокилометровых кроссов, появляются первые компактные, постоянно действующие трассы. Но наши организаторы по привычке стараются и здесь придумать что-то непроходимое. Так выглядела знаменитая трасса "Юмки" под Ленинградом в 1956 году во время международного кросса. Скоро она станет одной из лучших в стране и не раз примет участников чемпионата мира.



Первую медаль мирового первенства, бронзовую, новозеландец Барри Бригс завоевал в 1955 году в Лондоне. Потом он четырежды (в 1957, 1958, 1964, 1966 годах) становился чемпионом. Бригс выступал на мотоциклах "JAP", ЭСО и "ЯВА".

Чемпионаты мира по мотокроссу в классе машин 250 см³ начали проводить с 1962 года. И первым золотым лауреатом стал швед Торстен Халльман на "Хускварне". Он еще трижды (в 1963, 1966 и 1967 годах) становился чемпионом. Этот снимок, сделанный 33 года назад в Испании, запечатлел необычную манеру езды знаменитого шведа — всю дистанцию он преодолевал, стоя на подножках мотоцикла.



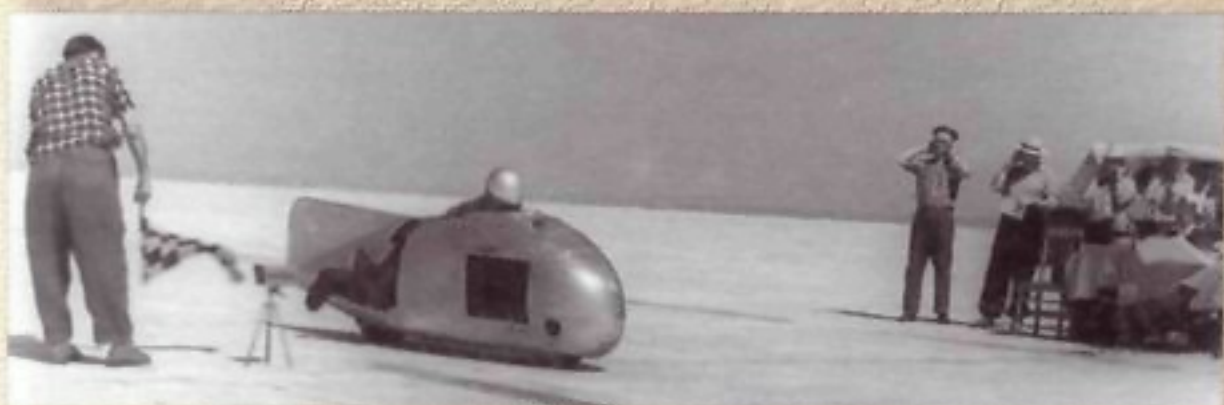
Гордость советского мотоспорта Евгений Грингаут одержал столько побед в кроссе, кольцевых и линейных гонках, что их даже трудно перечислить. Он был не только выдающимся спортсменом, но и конструктором. В его руках обычный дорожный мотоцикл — будь-то отечественный или зарубежный — превращался в образец гоночной техники того времени. И еще он слыл великодушным автомобилистом. Евгений Грингаут — на старте чемпионата СССР по линейным гонкам под Киевом в 1937 году на ПМЗ-750.



Член правительства Австралии вручает капитану советской сборной Александру Ипатенко награду за четвертое место в ралли-марафоне "Лондон—Сидней". Наша команда, одна из немногих, финишировала в полном составе.



Лондон, стадион "Уэмбли", 1964 год. Игорь Плеханов только что завоевал первую для нашей страны серебряную медаль на личном чемпионате мира по спидвею. Восторгу английских болельщиков нашим мастером не было предела. Останется загадкой, сумела ли эта дама пробраться за поцелуем к Игорю в следующем году на том же стадионе, поскольку Плеханов вновь стал вице-чемпионом.



Высохшая соленая гладь озера Баскунчак. Здесь в начале 60-х годов проводились заезды на установление международных и всесоюзных рекордов скорости. Финиширует москвич Александр Новиков на мотоцикле Н-100. Обтекатель и 100-кубовый двигатель собственной конструкции гонщика, картер от ИЖ-350, П-образный цилиндр, водяное охлаждение с нагревателем. Судьи зафиксировали среднюю скорость в 162 км/ч.



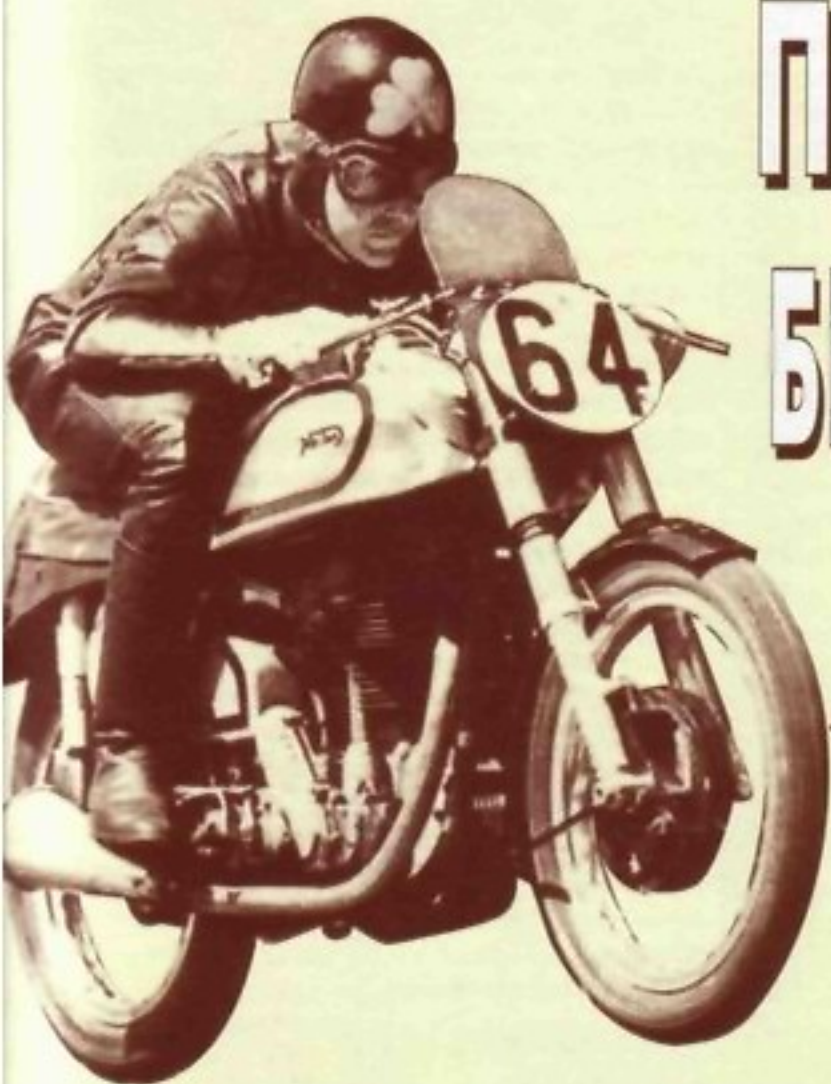
В 1965 году сборная СССР по спидвею совершила турне по Шотландии и Англии. О таком мы сейчас не можем и мечтать, а тогда это было нормой. На снимке — открытие соревнований в Глазго. С советским флагом Игорь Плеханов, справа — руководитель делегации А. Ипатенко. В состав нашей команды входили уфимцы Б. Самородов, Г. Кадыров, Г. Куриленко, Ф. Шайнуров и другие известные мастера.



Эпизод гонки в Глазго. Игорь Плеханов (на переднем плане) опережает в повороте соперника из Англии. Обратите внимание на маску Игоря. Тогда все наши гонщики шили их сами, оберегая лицо от гаревого шприца из-под колес идущего впереди мотоцикла. Такая мода продержалась недолго.



Этот снимок очень символичен. Непримиимые соперники в чемпионатах мира по мотокроссу в классе 250 см³ и друзья в жизни (слева направо) Виктор Арбеков, Жозь Робер (Бельгия) и Игорь Григорьев. Так они расположились на пьедестале почета чехословацкого этапа в 1964 году. Бельгиец в конце концов завоевывает свою первую золотую медаль, Арбеков будет бронзовым призером, Григорьев займет четвертое место. Впоследствии Робер станет шестикратным чемпионом — случай уникальный в мировом кроссе. Виктор же воцарится на троне в 1965 году.



ПОСЛЕДНИЙ БАСТИОН БРИТАНСКОГО ВЛАДЫЧЕСТВА

А. ВОРОНЦОВ

Шосейно-кольцевые мотогонки во всем мире называют "королевой мотоспорта". Увы, в нашей стране "королеве" всегда не везло. Спорт этот считался буржуазным, аристократическим, словом, "ненародным".

Как следствие, на российских просторах он практически вымер.

Почти неизвестна нашим поклонникам мотоспорта история чемпионатов мира по шосейно-кольцевым мотогонкам.

А ведь именно развитие гоночных мотоциклов всегда непосредственно влияло на эволюцию обычных дорожных машин.

С этого номера мы начинаем серию статей, рассказывающих о спортивной борьбе на трассах этого чемпионата, и как арена

этого соперничества стала испытательным полигоном для проверки многих технических новинок.

Говорят, что первые послевоенные гонки провели чуть ли не на следующий день после подписания капитуляции. Война закончилась — и люди хотели как можно быстрее забыть об этом шестилетнем кошмаре и убедить себя, что все вернулось в прежнее русло. А значит — пришла пора стряхнуть пыль с гоночных мотоциклов, простоявших все это время в дальнем углу гаража, и с листов ватмана, на которых рождались новые проекты.

Международная федерация мотоспорта ФИМ (тогда она еще называлась "Международная федерация мотоспортивных клубов") сразу же после войны объявила о новых правилах игры. В похвальном рвении приблизить гоночные мотоциклы к их дорожным собратьям она нанесла удар по двум позициям, отличавшим самые экстремистские конструкции: наддуву и применению специальных сортов топлива. Отныне все мотоциклы, участвовавшие в любого рода соревнованиях, обязаны были применять обычный "коммерческий" бензин, октановое число которого в те годы не превышало 75.

Мотогонки в послевоенной Европе были чрезвычайно популярны. Но заслуга в этом не чиновников федерации, сблизивших, как им казалось, мотоциклы для обычных дорог и гоночных трасс. Скорее дело в том, что конец сороковых — начало пятидесятих годов стали золотой эрой мотоцикла вообще. Европейцам нужно было недорогое транспортное средство — тогда почти все жили с затянутыми поясами. Это и определило необычайный взрыв популярности и мотоцикла, и всего, что было с ним связано. К старым фирмам с почтенными традициями в сороковые годы прибавились десятки амбициозных новичков, порой с бесценным опытом в точной механике, приобретенным в производстве вооружения или авиационной техники. К тому же война, как ни парадоксально это звучит, способствовала сближению народов. Миллионы людей, хотя и не по своей воле, увидели другие страны, расширили свой кругозор и готовы были с большим пониманием относиться и к незнакомым людям, и к незнакомой технике. Да и послевоенная разруха способствовала резкому расширению активности мотоциклетных компаний на зарубежных рынках: лозунг "экспорт или смерть" во многих странах был тогда принят вполне официально.

Убедившись, что в отличие от довоенных времен английские гонщики с удовольствием согласны выступать в Италии, а итальянские — в Англии, ФИМ решила вернуться к идее многоэтапных чемпионатов, подобных проведенным в 1938 и 1939 годах. Но теперь амбиции стали выше, и в 1949 году решено было провести первый чемпионат мира. Он включал в себя шесть этапов: в Великобритании (трасса "Турист Трофи" на острове Мэн), Швейцарии, Нидерландах, Бельгии, Северной Ирландии и Италии. Впрочем, на всех шести этапах ехали только "пятисотки". Четыре других класса ограничивались пятью (350 см³), четырьмя (250) и тремя (125 см³ и мотоциклы с коляска-

ми). В личном и командном зачетах очки присуждали за первые пять мест по системе 11—8—7—6—5, причем учитывались три лучших результата. С 1950 года очки стали начислять за первые шесть мест (8—6—4—3—2—1), в зачет шли четыре лучших результата. А еще через год, когда число этапов увеличили до восьми (прибавились гонки во Франции и Испании), итог определялся по сумме пяти лучших результатов.

Первые годы чемпионата стали ареной борьбы английских и итальянских мотоциклетных фирм. В соревнованиях принимали участие три заводские команды из Великобритании и шесть с Апеннинского полуострова. Несмотря на такой прессинг, удача поначалу была на стороне англичан: новые правила были им на руку. Пока итальянцы занимались созданием и доводкой многоцилиндровых двигателей, впереди были английские гонщики на одноцилиндровых мотоциклах довоенного происхождения.

В классе 500 см³ борьба в 1949 году развернулась между англичанином Лесом Грэмом на мотоцикле AJS и итальянцем Нелло Пагани на "Джилере". Грэм был первым в Швейцарии и Северной Ирландии, вторым — в Нидерландах; Пагани победил в Нидерландах и Италии, стал третьим в Северной Ирландии. Таким образом, первым королем пятисоток оказался англичанин. Его AJS — один из немногих гоночных мотоциклов, получивших собственное прозвище, за весьма своеобразную форму сильно развитого оребрения двухцилиндрового горизонтального двигателя он заработал кличку "Дикообраз". Эта машина была, пожалуй, первым мотоциклом послевоенного поколения — компания начала работу над проектом еще в 1944 году. Естественно, двигатель проектировался в компрессорном варианте, так что, узнав о новых правилах ФИМ, конструкторам пришлось срочно его перерабатывать. Такая перестройка на ходу и привела к тому, что жизнь машины оказалась недолгой — ведь все части мотора разрабатывались в расчете на сравнительно невысокие обороты, характерные для компрессорных двигателей. С учетом предполагавшегося наддува конструкция двигателя имела невероятный запас прочности. Откованный за одно целое коленвал опирался на четыре коренных подшипника, привод к двум верхним распредвалам, масляному насосу, магнето и четырехдисковому сцеплению осуществлялся шестернями ("титара" привода распредвалов включала восемь шестерен!). Основу ходовой части составляла трубчатая сварная дуплексная рама с телескопической вилкой спереди и маятниковой подвеской сзади.

Новую четырехцилиндровую "Джилеру" создал Петро Ремор — инженер, начавший работать над проектом революционной конструкции гоночного мотоцикла еще в середине двадцатых годов. Его детище, приобретенное фирмой "Джилера", доказало свое превосходство, выиграв последний довоенный чемпионат Европы, но из-за запрещения наддува все пришлось начи-

нать заново. Совершенно новый двигатель был создан к началу 1948 года. Как и предшественник, он имел четыре цилиндра — этим и ограничивалось сходство. Теперь у него было воздушное охлаждение и почти вертикальное расположение цилиндров. Привод к двум верхним распредвалам шел шестернями от средней части коленвала. В общем, он обнаруживал чрезвычайное сходство с двигателями японских дорожных мотоциклов семидесятых годов. А вот ходовая часть была сделана еще по довоенным стандартам — параллелограммная передняя вилка (в отличие от англичан, сразу по достоинству оценивших преимущества "телескопа", итальянские инженеры долго сохраняли приверженность "параллелограмму") и задняя подвеска с длинными пружинами, работавшими на растяжение; фрикционные амортизаторы спереди и сзади.

Фон к борьбе двух титанов в 1949 году составляли английский "Нортон" и итальянский "Мото Гуцци". Конструктивно эти машины восходили к середине тридцатых годов. Правда, "Нортон" после войны получил телескопическую переднюю вилку, но почтенного происхождения одинарная рама со свечной задней подвеской не давала полностью использовать возможности одноцилиндрового двигателя.

"Мото Гуцци" после войны извлекла из архива двухцилиндровый мотоцикл с развалом цилиндров 120° — тот самый, на котором Стенли Вудс еще в 1935 году выиграл "Турист Трофи". Конечно, машина была освежена, получив новую ходовую часть с короткорычажной передней вилкой, но тягаться на равных с более современными мотоциклами уже не могла.

В 1950 году прибавившая в мощности "Джилера" с легкостью обошла AJS. Но у нее появился другой равноценный соперник — "Нортон", получивший совершенно новую ходовую часть. Спроектированная Рексом Мак-Кандлессом рама — дуплексная, с перекрещивающимися в верхней части трубами — обладала высокой жесткостью и при этом была очень легкой. Спереди стояла усовершенствованная телескопическая вилка, мощный задний маятник опирался на два пружинно-гидравлических амортизатора. Новое шасси обеспечивало великолепную устойчивость и управляемость машины и при этом так хорошо поглощало все удары от неровностей дорожного покрытия, что гонщики прозвали его "периной".

29 апреля 1950 года, когда "Нортон" с новой ходовой частью впервые появился на гоночной трассе, стал поворотным днем в истории мотогонок — наконец-то шасси мотоцикла соответствовало скоростному потенциалу двигателя. Вторым человеком, державшим в руках успех "Нортон", был Джефф Дюк — замечательный гонщик, из-за войны впервые севший за руль гоночного мотоцикла лишь в возрасте 26 лет. Несмотря на то, что "Нортон" проигрывал "Джилере" в мощности, Дюк делал на трассе что хотел, но дважды верная победа ускользала из-за разлетевшихся покрышек. Лишь когда "Нортон" сменил поставщика шин, Джефф легко выиграл две оставшиеся гонки — но было поздно, он уже не успел догнать "Джилеру" Умберто Мазетти, ставшего чемпионом с перевесом всего в очко. "Бронзу" получил Лес Грэм на AJS.

Новой маркой, вмешавшейся в спор в категории 500 см³, стала итальянская "МВ Агуста". Граф Доменико Агуста, владелец предприятий по выпуску текстильного оборудования и авиационной техники, был чем-то сродни Энцо Феррари. Человек властный, он держал все и всех в своих руках и в то же время не жалел средств на оплату конструкторов и гонщиков. Все спортивные подвиги "МВ Агусты" — дань его бескорыстному и пламенному увлечению мотогонками: хотя мотоциклетное отделение компании производило и серийные мотоциклы, оно всегда было убыточным из-за огромных расходов на гонки.

В конце сороковых годов Агуста переманил из "Джилеры" самого Пьетро Ремора. И к сезону 1950 года тот спроектировал 500-кубовый четырехцилиндровый двигатель — фактически точную копию того мотора, который он чуть раньше разработал для "Джилеры". Но вот коробка передач заканчивалась не звездочкой на выходном валу, а парой конических шестерен, и привод на заднее колесо осуществлялся карданным валом. Для того чтобы обеспечить этому валу комфортные условия работы, пришлось применить специальную заднюю подвеску на параллельных рычагах. Переднее колесо было подвешено в параллелограммной вилке. Увы, эксперименты не пошли на пользу делу — шасси получилось неудачным, и мотоцикл обладал еще худшей управляемостью, чем "Джилера", не говоря уже о "Нортоне". Лучшим результатом сезона для этого мотоцикла стало третье место Артезиани в Гран-при Италии.

И в 1951 году "МВ Агуста", заложница неудачного шасси, не смогла вмешаться в спор за мировую корону. Вне конкуренции были "Нортон" и "Джилера", получившая модернизированную ходовую часть с передней телескопической вилкой. Дюк на "Нортоне" стал чемпионом мира, но вновь только одно очко отделяло его от второго призера — Альфредо Милани на "Джилере". Прошлогодний чемпион Мазетти на этот раз довольствовался бронзовой медалью.



Первый вариант 500-кубового мотоцикла AJS, получившего за характерную форму оребрения прозвище "Дикобраз".



Лес Грэм на "МВ Агусте" 1952 года.



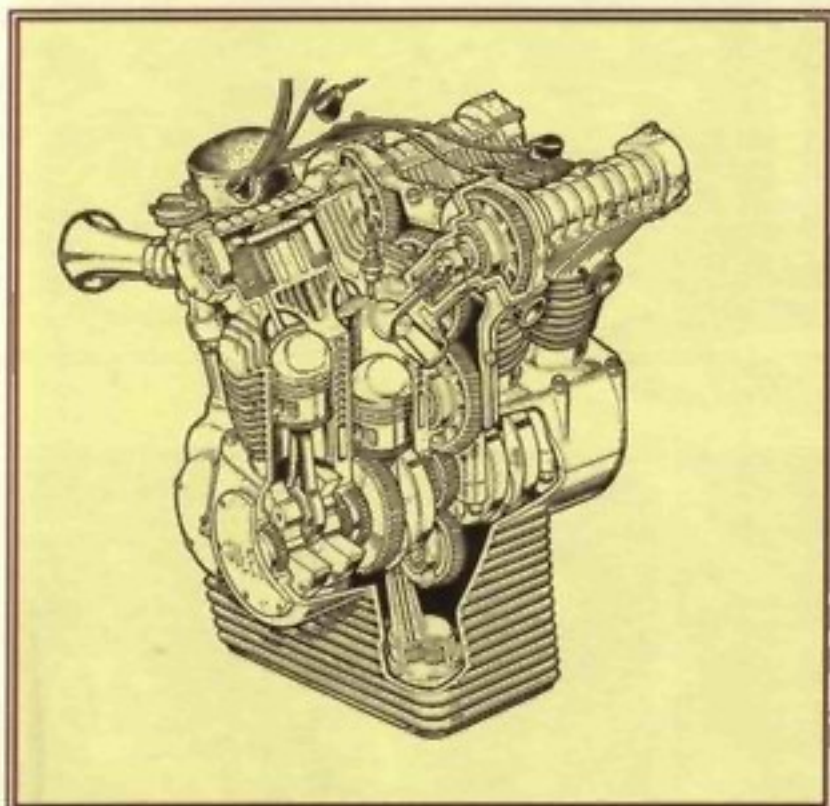
Первый вариант 500-кубовой "МВ Агусты".



"Пягисотка" "Мото Гуцци" — усовершенствованный вариант довоенной машины.



Мотоцикл AJS класса 350 см³ с трехклапанной головкой двигателя.



Новый четырехцилиндровый двигатель мотоцикла "Джилера".



"Велосетт КТТ" — последний в длинном ряду гоночных машин фирмы.

Но в следующем, 1952 году Мазетти и "Джилера" были неудержимы в своем стремлении к "золоту". "Нортон" окончательно проиграл гонку мощностей, так что даже его отличная управляемость не могла компенсировать этот гандикап. Дюк смог лишь дважды финишировать вторым. После неудачного сезона экс-чемпион принял предложение "Джилеры", и это окончательно добило "Нортон".

Зато засияла звезда "МВ Агусты". К сезону 1952 года она получила модернизированный четырехцилиндровый двигатель, привод на заднее колесо цепью, а главное — совершенно новую ходовую часть с маятниковой задней подвеской и длиннорычажной передней вилкой "Ирлс". Грэм пришел вторым, вслед за "Нортоном" Рега Армстронга, на такой сложной трассе, как "Турист Трофи" — свидетельство того, что проблемы с управляемостью удалось наконец изжить, — выиграл две завершающие гонки чемпионата и по его итогам занял второе место.

Класс 350 см³ всегда пользовался любовью британских фирм, и неудивительно, что в первые послевоенные годы англичане царили в данной категории безраздельно. Это был последний, но непоколебимый бастион британского владычества. В 1949 году чемпионат выиграл ветеран Фредди Фриз, в следую-

щем — Боб Фостер, оба на "Велосетте" — модификации древнего КТТ, история которого началась еще в конце двадцатых годов. Этот мотоцикл, с вертикальным одноцилиндровым мотором, приводом верхнего распредвала вертикальным валом с коническими шестернями, передней параллелограммной вилкой и задней маятниковой подвеской с гидропневматическими амортизаторами, выпускался сравнительно крупной серией. Машины заводской команды отличались от серийных головкой цилиндра с двумя верхними распредвалами. В 1950 году у "Велосетта" появился грозный соперник — 350-кубовая модификация "Нортон" с ходовой частью "перины". Как и "Велосетт", он изготовлялся малой серией для продажи гонщикам-любителям. В 1950 году Дюк стал вице-чемпионом, а в следующие два года с легкостью завоевал золотую медаль.

Третьим серийно-гоночным одноцилиндровым мотоциклом британского производства был AJS, прозванный "Бой Рэйсер" ("мальчик-гонщик" или "мальчишеский гоночный" — это уж, кому как нравится). Но против специально подготовленных соперников он "не тянул", и поэтому к сезону 1952 года был подготовлен двигатель с трехклапанной головкой

цилиндра. Любопытно, что в отличие от современных "трехклапанников" с двумя впускными клапанами для лучшего наполнения цилиндра, он имел два выпускных. Главной проблемой в гонках тогда были прогар выпускного клапана и поломки клапанных пружин от перегрева, так что очистка цилиндра представлялась более важной задачей, чем наполнение. Каждый клапан имел свой собственный распределительный вал, и схема привода была весьма хитроумной: шестерня на коленчатом валу приводила большую шестерню в картере, от нее цепь шла к верхнему распредвалу впускного клапана. От этого вала цилиндрическими шестернями приводился промежуточный вал, передающий через конические шестерни вращение двум валам выпускных клапанов, располагаемых перпендикулярно к валу впускного клапана.

Увы, все эти ухищрения не принесли желаемого результата — лучший гонщик AJS, новозеландец Род Коулмен, по итогам сезона 1952 года был лишь четвертым, вслед за трио из "Нортон".

Если "пятисотки" в первые годы чемпионата мира были ареной борьбы между англичанами и итальянцами, а класс 350 см³ принадлежал британцам безраздельно, то младшие классы стали вотчиной итальянских фирм. Среди "четвертинок" сражение разгорелось между "Мото Гуцци" и "Бенелли". Обе машины имели почтенное довоенное происхождение — одноцилиндровые четырехтактные двигатели с верхним распределительным валом. Цилиндр располагался горизонтально у "Мото Гуцци" и вертикально — у "Бенелли". Отличие



"Мото Гуцци" от довоенного варианта заключалось в коротко-рычажной передней вилке, а "Бенелли" сохраняла старое шасси, с параллелограммной передней вилкой и свечной задней подвеской, неизменными. В 1949 году победил Бруно Руффо на "Мото Гуцци" с минимальным отрывом от "Бенелли" Дарио Амброзини (на фото в центре). А через год Амброзини взял реванш, буквально разгромив соперников — три победы и одно второе место на четырех этапах. Итальянец столь же блистательно начал сезон 1951 года, но перед третьим этапом, во Франции, на расплавленной под лучами солнца трассе во время тренировки он упал и разбился насмерть. Оставшись без ведущего гонщика, "Бенелли" не смогла ничего противопоставить натиску соперника: Руффо в 1951-м, а Энрико Лоренцетти в следующем году добавили в копилку "Мото Гуцци" еще по одному чемпионскому титулу.

Лишь однажды победную серию "Мото Гуцци" 1952 года смогла прервать немецкая ДКВ. Германия была вновь принята в ФИМ только в конце 1951 года, а до этого времени немцы состязались сами с собой на старых компрессорных машинах.

Тем не менее сразу три фирмы — ДКВ, НСУ и "Хорекс" — смогли подготовить машины к Большому призу Германии 1952 года. Удача улыбнулась немцу Руди Фельгенфейеру. Его ДКВ отличал двухцилиндровый двухтактный двигатель с воздушным охлаждением и вращающимся цилиндрическим золотником, установленным между кривошипными камерами. Это была первая победа мотоцикла с двухтактным двигателем в гонках чемпионата мира.

Класс 125 см³ поначалу безраздельно принадлежал итальянским мотоциклам "Мондиаль". Эта простая машина была скроена по классической довоенной схеме — вертикальный одноцилиндровый четырехтактный двигатель с верхним распределительным валом, параллелограммная передняя вилка, свечная задняя подвеска. Она выпускалась серийно, так что на "мондиальных" ездили почти все гонщики-любители. А через заводскую команду прошли едва ли не все ведущие итальянские спортсмены — в 1949 году чемпионом мира стал Нелло Пагани, в следующем — Бруно Руффо, затем — Карло Убиалли. Очень похожей на "Мондиаль" была ее соотечественница "Морини", но, не

располагая такими сильными гонщиками, она не могла похвастать и результатами. Третьим соперником ста-

ла уже известная нам "МВ Агуста", именно с этого класса начавшая атаку на мир мотогонок. В 1949 году ее мотоцикл имел одноцилиндровый двухтактный двигатель, установленный в очень простое и легкое шасси с параллелограммной передней вилкой — явная унификация с серийными мотоциклами фирмы. Хотя в Нидерландах Клеменчи на "МВ Агусте" удалось прийти вторым, конкурентом "Мондиаль" он определенно не стал. Поэтому к сезону 1950 года был разработан более изощренный двигатель — одноцилиндровый, четырехтактный, с двумя верхними распределительными валами. Последовательная доработка конструкции и привлечение лучших гонщиков дали свои плоды — в 1952 году с ошеломляющим превосходством над занявшим второе место Убиалли на "Мондиале" чемпионом мира стал гонщик "МВ Агусты" англичанин Сесиль Сандфорд.

Итак, первые четыре года чемпионата мира показали: затея ФИМ удалась. И хотя он оставался пока преимущественно англо-итальянским (в Гран-при Италии 1951 года участвовали 102 гонщика, из них — 54 итальянца, 23 англичанина и только 25 человек — из других стран), интерес со стороны фирм и зрителей всего мира явно возрастал. Любопытными оказались и технические итоги чемпионата — за четыре года мотоцикл стремительно совершенствовался. Будущее казалось безоблачным...

Продолжение следует.



125-кубовый гоночный "Мондиаль".

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛОВ ЧЕМПИОНАТА МИРА

Марка	Год	Число цилиндров	Схема газораспределения	Диаметр цилиндра	Ход поршня	Раб. объем, см ³	Макс. мощность, л.с./об/мин	Число передач	Макс. скорость, км/ч	Сухая масса, кг
500 см³										
АЖС "Дикобраз"	1949	2	2ohc	68	68,5	494	45—7500	4	—	190
Джилера	1949	4	2ohc	52	58	493	50—8500	4	130	205
Нортон Манкс	1949	1	2ohc	75	100	490	40—6500	4	148	180
Мото Гуцци	1950	2	ohc	68	68	494	45—8000	4	145	190
МВ Агуста	1950	4	2ohc	54	54	495	52—9250	4	120	200
Джилера	1951	4	2ohc	52	58	493	56—10000	4	145	215
Нортон Манкс	1951	1	2ohc	79,6	100	499	47—6000	4	135	200
МА Агуста	1952	4	2ohc	53	56,4	494	62—10500	5	142	225
350 см³										
Велосетт КТТ	1949	1	2ohc	74	81	348	34—7000	4	145	185
Нортон Манкс	1951	1	2ohc	71	88	348	32—6500	4	135	—
АЖС TR3A	1952	1	3ohc	75,5	78	349	—	4	130	—
250 см³										
Мото Гуцци	1949	1	ohc	68	68	249	25—8000	4	111	175
Бенелли	1950	1	ohc	65	75	249	27—8500	—	—	—
Мото Гуцци	1952	1	ohc	68	68	249	27—8500	5	121	180
ДКВ	1952	2	2T	53	56	246	27—9000	4	85	—
125 см³										
Мондиаль	1949	1	ohc	53	56	123	12—9000	4	—	130
Морини	1949	1	ohc	52	58	123	12—10000	4	—	140
МВ Агуста	1949	1	2T	53	56	123	10—6700	4	—	130
Мондиаль	1952	1	2ohc	53	56	123	15—10000	—	—	150
МВ Агуста	1952	1	2ohc	53	56	123	15—10800	4	76	160



Первая гоночная "МВ Агуста" с двухтактным двигателем.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВОЙНА НАЦИОНАЛЬНОГО МАСШТАБА

Ф 3000, официально появившаяся на свет девять лет тому назад, изначально задумывалась как интернациональное соревнование, наиболее удачливые участники которого получали пропуск в мир формулы 1. О том, что эта самая "большая младшая" формула, по сути, так и не стала кузницей настоящих талантов — ни один ее "призовой" выпускник даже не выиграл Гран-при, — известно уже довольно давно. Но вот в последнее время из международного чемпионата стала начисто пропадать эта самая "международность". Французы заполнили Ф 3000 настолько, что со стороны она сегодня похожа на открытый чемпионат этой страны. Прямо-таки французская гражданская война, идущая на территории всей Европы. Ну и как полагается, победу в "братоубийственном" сражении одержал бравый француз. Только совсем не Франк Лагорс, которого почти весь сезон считали наиболее реальным претендентом на титул. Сенсацией последних трех этапов международного первенства стал Жан-Кристоф или, как его иногда кличут, Жюль Буйон. После красивой победы под проливным дождем в Спа, молодой француз выиграл в Эшториле и сократил преиму-

щество, как недавно казалось, от единственных претендентов на титул Лагорса и бразильца Жили де Феррана до одного очка.

Совершенно неожиданно перед заключительным этапом чемпионата сразу три пилота стали реальными претендентами на "золото". А учитывая, что последняя гонка проходила во французском Маньи-Кур, предпочтительнее выглядели шансы Лагорса и Буйона.

Так и вышло, со старта вперед умчались два француза, а Жиль де Ферран уже на первом круге распрощался с мечтами о чемпионстве — в коварном повороте "Аделаида" бразильца убрали с трассы.

Но не достались лавры и Лагорсу, немного погодя его обогнал Жан-Кристоф, так до конца гонки оставшийся лидером. Буйон, таким образом, стал четвертым французом-чемпионом международного первенства Ф 3000 за девять лет его истории. Не исключено, что и последним. ФИА планирует с 1996 года полностью изменить регламент этих соревнований. Об этом, однако, мы обязательно расскажем отдельно.



ФОРМУЛА 3000

1. Ж.-К.Буйон — 36 очков; 2. Ф.Лагорс (оба — F, "Рейнард-94D-Косворт") — 34; 3. Ж. де Ферран (BR, "Рейнард-94D-Джадд") — 28; 4. В.Соспери — 24; 5. М.Палис (оба — I, "Рейнард-94D-Косворт") — 13; 6. Д.Коттаз (F, "Рейнард-94D-Джадд") — 13; 7. Г.Гомез (F, "Рейнард-94D-Косворт") — 12; 8. Ф. де Симоне (I, "Рейнард-94D-Джадд") — 7; 9. Д.Култард (GB) — 6; 10. Н.Нода (J, оба — "Рейнард-94D-Косворт") — 6.

ДВОЕ НА ДВОЕ

На протяжении всего десятиэтапного чемпионата мира по кроссу на мотоциклах с коляской шел очный спор между двумя дуэтами. Экипажу швейцарцев Андреас Фюрер—Адриан Кесер, прошлогодних победителей мирового первенства, противостояла пара австрийских мотогонщиков, Карл Фюссенеггер—Джозеф Мейсбургер.

В первой половине сезона они сражались на равных. После четвертого этапа обе команды шли нога в ногу — по 105 очков. Затем медленно, но верно швейцарцы стали уходить в отрыв от своих соперников, что позволило им на трех последних этапах больше думать не о победах, а о сохранении добытого преимущества.

Тем не менее перед заключительным этапом Андреас Фюрер заявил журналистам: "Наше преимущество в 20 очков еще не дает права праздновать победу, но, думаю, уже в первом заезде мы снимем вопрос о чемпионстве". Его

слова оказались отнюдь не пророческими. В первом заезде в швейцарском Нидервиле мотоцикл подвел лидеров, а следом, через два круга, фортуна отвернулась и от их соперников — экипаж австрийцев также покинул трассу.

Во втором заезде, собравшись, прошлогодние чемпионы финишировали вторыми, пропустив вперед только семейный дуэт немцев Клауса и Томаса Вайнманнов. Двойной успех братьев из Германии позволил им не только опередить в борьбе за третье место другую семейную команду — 21-летних близнецов Джека и Вильяма Янссенов, но и едва не вывел их на второе место.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ. Мотоциклы с коляской

1. А.Фюрер—А.Кесер (CH, "VMC—Кавасаки") — 232 очка; 2. К.Фюссенеггер—Дж.Мейсбургер (A, EML) — 204; 3. К.Вайнманн—Т.Вайнманн (D) — 199; 4. Дж.Янссен—В.Янссен (NL, оба — EML-KTM) — 187; 5. М.Бенс—Э.Тоонен (NL, "VMC-Забель") — 162; 6. В.Кюль—Й.Циммерманн (D, "EML-Кавасаки") — 155; 7. Д.Шмидт—Л.Йеле (D) — 145; 8.—9. Г.Гувертс—С.Фербрюгге (B, оба — EML-KTM), М.Гельц—Дж.Штруббе (D, "VMC-Забель") — по 135; К.Этеридж—Г.Витерс (GB, "VMC-Забель") — 108.

НИ ЖУРАВЛЯ, НИ СИНИЦЫ

Прошлогоднему победителю Кубка Европы 1600 по автокроссу баггисту Петеру Мюкке явно не дают покоя лавры чемпиона в более престижной 3.5-литровой категории. В нынешнем сезоне он решил попробовать свои силы на двух фронтах — и в Кубке, и в европейском чемпионате. Погоня за "журавлем" одарила его только одним локальным успехом. Этап в Бауске принес ему двадцать очков. Однако эта победа осталась единственной для немецкого гонщика на трассах чемпионата. Участие в Кубке также принесло Мюкке одни разочарования. Соотечественник Мюкке, Освин Бюхль одержал четыре победы подряд, чем обеспечил себе общий успех в Кубке. Только после этого Петер смог наслаждаться первыми ступеньками пьедестала на двух заключительных этапах. Увы, к этому времени уже и синица ускользнула из рук Мюкке.

В отличие от немецкого гонщика русские спортсмены не гонятся за журавлем в небе, да и денег на это нет. Только Роман Колесников, пользующийся в последнее время поддержкой зелено-

градского СТЦ "Скат", смог позволить себе участие в шести этапах из семи. Шаг на одну ступень вверх по сравнению с прошлым годом дался ему в соперничестве, порой достаточно успешном, не только с двумя немецкими баггистами, но и с членами чешской национальной команды, окрепшей в первую очередь в финансовом отношении. Чешская автомобильная федерация, распределяя средства между всеми видами автокросса, похоже, старается успеть повсюду.



КУБОК ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

Д-3/1600 (багги). Итоговый результат: 1. О.Бюхль (D, "Фольксваген") — 97 очков; 2. П.Барташек (CZ, "Ауди") — 81; 3. П.Мюкке (D, "Ауди") — 77; 4. Р.Коринек (CZ, "Шкода") — 68; 5. Й.Гузенлейтнер (A, "Хонда") — 60; 6. Р.Колесников (RUS, "Лада") — 59; 7. Й.Лессинг (D, "Фольксваген") — 50; 8. В.Угер (CZ, "Шкода") — 45; 9. А.Массон (F, "Ямаха 2х750") — 39; 10. С.Дружинин — 39; 11. П.Фортыгин (оба — RUS, "Лада") — 37; 12. Ю.Авальяни (UKR, "Лада") — 23; 13. Г.Соломенцев — 11; 22. А.Бойко (оба — RUS, "Лада") — 11.



"Иль соньо американо", что в переводе означает "американская мечта", — так, немного претенциозно, назвали итальянцы новую модель "Феррари". Но нескромность это было лишь на первый взгляд. Ведь "Феррари-333SP" с углепластиковым кузовом и 12-цилиндровым, V-образным двигателем предназначена исключительно для заокеанского чемпионата IMSA. А заветной мечтой руководителей "Интернэшнл Мотор Спорт Ассошиэйшн", после того как ФИА благополучно похоронила чемпионат мира в гонках на выносливость, было возродить спорт-прототипы.

ЧЕМПИОНАТ IMSA

"Экссон Уорлд Спортс Кар": 1. У.Тейлор (USA, "Кудзу-DG3-Мазда") — 190 очков; 2. Дж.Дейл (CDN, "Спайс-НС94-Олдсмобил") — 187; 3. Дж.Даунинг ("Кудзу-DG2-Бьюик") — 178; 4. Э.Эванс ("Феррари-333SP") — 169; 5. Б.Шафер (все — USA, "Кудзу-Бьюик") — 160; 6. Э.Салазар (CHI, "Феррари-333SP") — 158; 7. Дж.Уивер (GB, "Феррари-Дайсон-348") — 127; 8. Ф.Велес (E, "Феррари-333SP") — 108; 9. П.Дебба ("Кудзу-Бьюик") — 100; 10. Х.Фуллер (оба — USA, "Спайс-Шевроле") — 96. Зачет марок: 1. "Олдсмобил" — 163; 2. "Феррари" — 159; 3. "Мазда" — 158; 4. "Бьюик" — 137; 5. "Шевроле" — 136; 6. BMW — 72.

ОПЯТЬ "СИТРОЕН", ОПЯТЬ ЛАРТИГ



Несмотря на то, что программа второго Кубка мира по ралли-рейдам по сравнению с предыдущим сезоном увеличилась до семи этапов, сюжет его практически остался прежним. Вновь спор за общую победу вели лишь две "конюшни" — "Ситроен" и "Мицубиси", и снова он разрешился досрочно в пользу "шевронов" и их лидера Пьера Лартига. С той лишь разницей, что в 1993 году французская фирма обеспечила себе двойной успех за один этап до конца Кубка, а ныне — за три.

Посчитав дело сделанным, "Ситроен" вызывающе проигнорировал два заключительных состязания — в Австралии и Объединенных Арабских Эмиратах. Чем воспользовались Жан-Пьер Фонтенэ на серийном "Мицубиси-Пажеро", выигравший за океаном, и Жан-Луи Шлессер на багги собственной конструкции, ставший первым в ОАЭ. Эти победы позволили им подняться в личном зачете соответственно на второе и третье места. Кстати, в ОАЭ "Мицубиси" опробовала свою новую модель

Год назад, заручившись поддержкой крупной нефтяной компании "Экссон", IMSA попыталась создать свой мировой чемпионат. А чтобы добавить ему очарования в глазах американцев, решено было новый "Экссон Уорлд Спортс Кар Класс" учредить для так называемых двухместных гоночных автомобилей с открытым кокпитом. Именно такие машины состязались когда-то в любимом всей Америкой "Кан-Аме". Неудивительно, что в числе первых на это предложение откликнулась "Феррари". Ведь главный экспортный рынок для машин из Маранелло — именно США.

Дебют 333SP на трассе "Роуд-Атланта" произвел настоящий фурор — три машины заняли весь пьедестал. Но, очевидно, многолетнее отсутствие "Феррари" в состязаниях спорт-прототипов все же сказало. На длинной девятиэтапной дистанции чемпионата старожилы гонок IMSA — американские "кудзу" и английские "спайсы" вернули себе лидерство. Наиболее ровно прошел всю серию 34-летний американец Уэйн Тейлор на "Спайсе". Только после финиша заключительного этапа, проходившего в Финиксе, он смог спокойно вздохнуть. Третье место в этой гонке обеспечило ему общую победу.

"Прото 5". И хотя Бруно Сабби занял на ней лишь 11 место, гонщик считает, что потенциал новинки огромен. Быть может, именно этой машине суждено бросить вызов непобедимым "ситроенам" в будущем сезоне. Должно повысить интерес к Кубку и введение ФИА коэффициентов, позволяющих дифференцированно оценивать рейд "Баха Италии", дистанция которого меньше одной тысячи километров, и многодневное "Австралийское сафари".

ВНЕДОРОЖНЫЕ РЕЙДЫ. КУБОК МИРА

Личный зачет: 1. П.Лартиг — М.Перэн (F, "Ситроен-ХЗ-ралли-рейд") — 137 очков; 2. Ж.-П.Фонтенэ — Д.Мусмара (F, "Мицубиси-Пажеро") — 93; 3. Ж.-Л. Шлессер (F, багги "Шлессер") — 71; 4. Т.Салонен — Ф.Галлахер (SF/GB, "Ситроен-ХЗ-ралли-рейд") — 63; 5. Д.Уэно — М.Коттре (F, "Ниссан") — 51. Зачет марок: 1. "Ситроен" — 80; 2. "Мицубиси" — 68; 3. "Шлессер" — 58; 4. "Ниссан" — 58; 5. SEAT — 31.

ФИМ ПОДЫГРАЛА ШВЕДАМ



На прошлогоднем конгрессе ФИМ сократила количество чемпионатов мира по спидвею. Вместо командного и парного она оставила один, проходящий по системе пар, но именуемый командным. Это оказалось на руку шведским мастерам гаревых гонок. Как правило, их команде из четырех мотогонщиков, рассчитывая на победу в первенстве не приходилось, зато в парных состязаниях шведы — чемпионы мира прошлого года. Вот и в нынешнем финале из трех заявленных гонщиков на старт выходили два — чемпион мира в личных гонках Тони Рикардссон и Хенрик Густафссон. Такую хитрость допускает регламент состязаний.

В немецком Брокштадте семь сильнейших команд оспаривали первенство в двадцать одном заезде, в каждом из которых стартовали по два гонщика от страны. В командную копилку они приносили очки по традиционной для спидвея системе: 3—2—1—0. Любопытно, что половина заездов чемпионата закончилась с равным результатом — 3:3. Только одолев соперников из Австралии и США с максимально возможным счетом 5:1, шведы смогли набрать столь необходимые для побе-

ды очки. Второе место польской команды — исключительная заслуга Томаша Голлоба, сумевшего принести 16 очков из 20. Тем самым он реабилитировал себя за провал в личном чемпионате. Судьба бронзовых наград решилась в дополнительном заезде. От команд Дании, Австралии и США, набравших по 17 очков, стартовали Томми Кнудсен, Грег Бойс и Сэм Ермоленко. Экс-чемпион мира Ермоленко упал, а в дуэли Кнудсен—Бойс сильнее был датчанин.

Мастера русского спидвея начали чемпионат мира с группы В. Тут уместны несколько слов о системе проведения командных соревнований. Сначала семь слабейших коллективов состязались в группе С. Здесь приняли участие спидвеисты Латвии, Украины, Белоруссии. Затем прошли заезды в группе В, где к пяти командам посильнее, среди которых была и Россия, добавились две первых из группы С — Словения и Латвия. После по той же схеме прошли гонки в группе А и финал. Соревнования в группе В стали одновременно и последними для российских гонщиков. Незавидное шестое место огорчает еще и потому, что в будущем году нашим мастерам гаревых гонок придется начать выступления в чемпионате с группы С. ФИМ уже определила, что эти соревнования пройдут в Тольятти 4 июня. Может, если не ФИМ, то родные стены помогут нашим мотогонщикам.

СПИДВЕЙ.

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Финал. Брокштадт, Германия, 18 сентября: 1. Швеция (Т.Рикардссон — 12, Х.Густафссон — 11) — 23 очка; 2. Польша (Т.Голлоб — 16, Я.Голлоб — 4; Д.Шледц — 0) — 20; 3. Дания (Т.Кнудсен — 12, Х.Нильсен — 5, Я.Стейкманн — 0); 4. Австралия — 17; 5. США — 17; 6. Англия — 16; 7. Германия — 16.

ПЬЕДЕСТАЛ



Никогда еще за те пять лет, что наш журнал определяет лучших спортсменов страны, список лауреатов не был столь короток. Четверо мастеров ледового спидвея, по традиции сокрушивших всех конкурентов в личном и командном чемпионатах мира, да Борис Котелло, впервые ставший призером первенства Европы по кроссу на отечественном автомобиле.

Между тем мы, пожалуй, вправе были рассчитывать на более широкий круг кандидатов в когорту сильнейших. По крайней мере за это говорили как итоги предыдущего сезона, так и то большое число наших гон-

щиков, что отправились в 1994 году на штурм новых высот в международных соревнованиях. К тому же претендовать на место пьедестала АМС, напомним, могут не только призеры официальных чемпионатов и кубков ФИА и ФИМ, но и те российские спортсмены, которые своими результатами обозначили заметный прогресс того или иного вида отечественного автоспорта.

И тут шанс отличиться был у многих. Беспрецедентный по масштабам русский десант высадился в Париже, чтобы вступить в борьбу за трофей очередного "Дакара". Увы, ни заводским командам КамАЗа и ВАЗа, ни

друзьям наших мотоциклистов дистанция марафона оказалась не по плечу. На финиш добрался лишь экипаж А. Лакеева на "Ниве", занявший в итоге 41-е место. Пренебрегнув поговоркой "лучше быть первым парнем на деревне, чем последним в городе", фавориты чемпионата Европы по автокроссу 1993 года А. Ерофеев и В. Макаров решили испытать себя и свои "Рено-21-куадра" в ралли-кроссе. Однако о призовых местах здесь им пока приходится только мечтать.

Скромно выступили в Евро-серии "Опель-Лотос" и чемпионате Германии в формуле "Юниор" наши "кольцевники" Сергей Исаков и Сер-

гей Леонов. Отступили назад российские баггисты в Кубке 1600, где в предыдущем сезоне у нас была "бронза", а также Александр Маркин в гонках на грузовиках.

Который уж год широким фронтом пытаются наступать гаревики, участвуя в чемпионатах практически по всем разновидностям спидвея. Однако удар, как говорится, растопыренными пальцами в очередной раз успеха не принес. Впрочем, не будем слишком горевать по поводу не слишком удачного для нас сезона. Ведь, если верить классикам, количество непременно перерастет в качество.



БАЛАШОВ, Александр

Москва, 25.05.1967,
мотогонки на льду,
МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Лениногорске Восточно-Казахстанской области в 1983. Первый тренер — В. Дальчанин. Серебряный призер чемпионата СНГ 1992. Победитель командного чемпионата СССР (СНГ) в составе сборной Москвы 1990, 1991, 1992. Чемпион мира 1994, серебряный призер 1993. Победитель командных чемпионатов мира 1992, 1993, 1994. Сотрудник экспериментального цеха АМО ИА.



ИВАНОВ, Валерий

Красноярск, 30.01.1967,
мотогонки на льду, МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Красноярске в 1977. Первый тренер — А. Максимец. Победитель первенства СССР среди юниоров 1987. Победитель командных чемпионатов СССР в составе сборной Красноярской области 1988, 1989. Лучшее место в чемпионате мира — 4-е (1993). Победитель командных чемпионатов мира 1993, 1994. Тренер-инструктор спортивно-технического клуба автотранспортного объединения.



ФАДЕЕВ, Владимир

Дальнегорск Приморского края,
24.04.1958, мотогонки на льду,
МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в 1976. Первый тренер — В. Сычугов. Бронзовый призер чемпионата России 1994. Чемпион мира 1993. Победитель командных чемпионатов мира 1993, 1994. Инструктор спортивно-технического клуба "Бор".



КОТЕЛЛО, Борис

Тольятти, 21.10.1958,
автокросс, МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Донецке в 1983. Первый тренер — А. Галанский. Чемпион СССР 1985, 1989, серебряный призер 1990, бронзовый призер 1986. Чемпион России 1994. Бронзовый призер чемпионата Европы 1994. В составе сборной страны стал серебряным призером командного чемпионата Европы 1990, 1992. Водитель-испытатель ВАЗа.

НИКУЛИН, Вячеслав

Дальнегорск Приморского края, 17.04.1970,
мотогонки на льду, МС.

Начал заниматься спортом (мотогонки на льду) в 1988. Первые тренеры — В. Сычугов и С. Шевченко. Лучшее место в чемпионате России — 6-е (1992). Бронзовый призер чемпионата мира 1994. Инструктор спортивно-технического клуба "Бор".



Был у меня польский друг Миша Полукард. Человек интереснейшей судьбы. Мальчишкой партизанил в белорусских лесах, считался сыном полка. Был тяжело ранен в ногу, хромота осталась на всю жизнь. Однако это не помешало ему стать одним из сильнейших мастеров спидвея в Быдгоще. А потом Миша появился на первом чемпионате мира по мотогонкам на льду. В одном купе поезда, в соседних креслах самолета мы мотались с ним по городам, где проходили этапы первенства.

Жизнь Полукарда в зимнем спидвее оказалась скоротечной. Польша затем никогда не представляла спортсменов на мировые чемпионаты и сама не провела ни одного соревнования. И вдруг сенсация! Спустя 28 лет с момента рождения этого первенства Варшава минувшей осенью взялась организовать с недельным перерывом сразу два состязания и заявила на них дуэт своих гонщиков.

Этот шаг польской столицы требует пояснения. Как известно, с прошлого года чемпионат мира по ледовому спидвее разыгрывается в пяти Гран-при. Десять лучших спортсменов, но не более четырех от каждой страны, получили право оспаривать медали в нынешнем сезоне. Остальные пять вакансий, а на них могут претендовать только двое сограждан, определялись в серии отборочных состязаний. Голландский Ассен и Берлин провели их еще весной 1994 года. Варшава же принимала осенью сначала участников третьего предварительного соревнования, а затем финала.

И вот на искусственный лед Народного стадиона столицы Польши вышли 18 соискателей пяти путевок на Гран-при-95. Двое россиян, четверо шведов, двое из Казахстана, трое чехов, по одному из Австрии, Норвегии, Германии, Швейцарии и Финляндии. А кто же поляки? В программе их обозначили очень дипломатично: против фамилий сначала стояла аббревиатура Польского мотоциклетного союза (PZM), потом — Россия. В жилетах бело-красного цвета перед восторженной публикой предстали десятикратный чемпион мира Юрий Иванов и его брат Сергей, также победитель многих ледовых баталий.

Согласитесь, случай уникальный. Пока в зарубежных польские клубы подались только трое россиян — мастера летнего спидвея Михаил Старостин, Риф Саитгареев и Григорий Харченко. Отток за рубеж наших ледовиков произошел впервые. Причины? На этот вопрос перед вторым днем соревнований Юрий Иванов ответил мне с присущей ему откровенностью: "Надоели бесконечные победы с тех сумм, которые мы должны получать за небезопасную работу, надоели также сомнительные

контракты, заключаемые не нами, гонщиками, а функционерами в своих интересах. Здесь, в Польше, нас все устраивает. Пока мы живем на стадионе, но на отсутствие внимания не жалуемся. С оплатой нашего труда нормально — никаких вычетов нет и в помине. А российское гражданство менять не собираемся".

Мы еще вернемся, образно говоря, к полонезу братьев Ивановых. Заметим сразу, упреков в адрес столь именитых гонщиков, на наш взгляд, быть не должно: наконец-то мы дожили до того времени, когда каждый спортсмен может свою жизнь определять самостоятельно. Не берусь судить в правильности выбора нового пристанища Юрия и Сергея, но зрители на Народном стадионе принимали их восторженно. Этому ликованию поддались и

официальные лица соревнований, которые нарушили по крайней мере два пункта из кодекса ФИМ.

После первого дня Сергея Иванова, которому не было равных (14 очков из 15 возможных), пригласили на ледяную дорожку и в честь его исполнили государственный гимн Польши. Во-первых, это следует делать после окончания отборочных соревнований. Получилась ситуация, аналогичная той, если бы в перерыве международного футбольного матча звучал гимн команды, которая ведет в счете. Но самое главное в другом. По кодексу ФИМ столь высокая почесть победителю положена в соответствии не с его лицензией, а с гражданством.

Еще один пример из области спортивных правил. Сергей Иванов засиделся на старте и после первого поворота, догнав Владимира Лумпова, улож

ил его на лед. Стадион притих в ожидании решения главного судьи. Поляки, превосходно разбирающиеся в тонкостях жужеля (так здесь именуется летний спидвей), конечно же, знали, что Иванов виноват в этом инциденте, поскольку был чуть-чуть сзади соперника. Тем не менее россиянина Лумпова исключили из переезда. К чести Сергея он дважды исправил эту несправедливость: сначала извинился перед Владимиром, а в последнем своем заезде, лидируя, пропустил на финише вперед нашего Кирилла Драгалина, обеспечив ему место первого резервного участника в предстоящих Гран-при-95.

А теперь снова о заграничных первопроходцах братьев Ивановых. Их пример показал, что представительство в чемпионате только шести

спортсменов одной страны, обойти очень легко. Правда, в нынешнем сезоне впервые в истории первенств России будут представлять пять основных гонщиков — Александр Балашов (Москва), Вячеслав Никулин, Владимир Фадеев (оба — Дальнегорск) и Валерий Иванов (Красноярск), Владимир Лумпов (Самара) и запасной — Кирилл Драгалин (Москва). Но фактически их семь с учетом польских легионеров. Стоит напомнить, что в нашей сборной одиннадцать кандидатов. А сколько тех, кто стремится быть среди них! Не получится ли так, что подпирающий заветную шестерку и не собирающийся быть на второстепенных ролях эшелон российских гонщиков вдруг окажется, скажем, в Германии, Люксембурге, Франции, или, например на Украине? Мы, конечно, порадуемся за наших ребят, но какой же это будет чемпионат мира? Как выберется из вполне реальной ловушки трековая комиссия Международной мотоциклетной федерации?

ПОЛОНЕЗ БРАТЬЕВ ИВАНОВЫХ

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



ФИНАЛ ОТБОРОЧНОГО ТУРНИРА личного чемпионата мира по мотогонкам на льду 1995 года

Варшава, 26—27 ноября 1994 года:

1. С.Иванов (PZM-RUS) — 27 очков; 2. Ю.Иванов (PZM-RUS) — 24; 3. В.Лумпов (RUS) — 23;
4. С.Кузнецов (KAZ) — 22; 5. Я.Ахлбом (SF) — 20; 6. К.Драгалин (RUS) — 18 (запасной);
7. Б.Франц (CZ) — 18 (запасной); 8. О.Вестлунд (S) — 17; 9. В.Чеблаков (KAZ) — 12;
10. С.Дик (CZ) — 12; 11. Г.Ланденхаммер (D) — 11; 12. С.-Э.Бьерклунд (S) — 10; 13. М.Карлен (S) — 10; 14. Б.Винигер (CH) — 9;
15. Ф.Шифер (A) — 2; 16. С.-И.Бергерсен (N) — 0 очков.

ПРЕДСТОИТ РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

**М. МЕДВЕДЕВ,
фото В. ТЯГУНОВА**



"Д а-а... Мало каши ели!" — пожалуй, так может оценить иной болельщик спортсменов, занявших на турнире 13 и 19 места. И все же столь нелестно отзываться об уфимских гонщиках Александре Ерофееве и Владимире Макарове было бы большой несправедливостью. Несмотря на то, что в чемпионате Европы по ралли-кроссу они показали именно такой результат.

Без всякого снисхождения заметим, что уфимцы из команды "Новойл" в нынешнем сезоне не просто дебютировали в европейском первенстве, но и, можно сказать впервые, открывали неизвестный для России вид спорта. Так что рассчитывать на большее вряд ли правомерно.

Впрочем, дебют российской команды на европейской арене мог сложиться и несколько удачней, кабы не многочисленные проблемы. Главной из которых, думается, был автомобиль уфимских гонщиков. Отрадно, конечно, что "Новойл" не остановил по старинке свой выбор на отечественной машине — с ней в ралли-кроссе делать нечего. А заказали "доводочной" мастерской Клода Курьена французский "Рено-21-Турбо-Куадра". Судя по удачным выступлениям Ерофеева и Макарова в автокроссе выбор вроде бы удачный.

Но, похоже, в ралли-кроссе дали о себе знать врожденные недостатки машины — длина в четыре с половиной метра, большие по сравнению с главными конкурентами база и вес, мешавшие автомобилю уверенно проходить повороты. А главное — уфимские "Рено" были в полтора раза слабее соперников.

Если моторы автомобилей фаворитов чемпионата Мартина Сканке, Кеннета Хан-

сена, Уилла Голлопа развивают 600—650 "лошадей", то "Рено" Макарова и Ерофеева начали сезон, обладая мощностью порядка 430 л.с. Этой цифры вполне достаточно для побед в европейском автокроссе, но для ралли-кросса ее не хватает. К тому же в наследство от чемпионата по автокроссу уфимцам досталась, кроме мотора, еще и коробка передач. Справедливости ради стоит заметить, что уже к третьему этапу чемпионата Курьен сдержал обещание и автомобили уфимцев получили 650-сильные моторы. Ощутимая прибавка в мощности имела и свою обратную сторону. На мокрой от дождя трассе в Эссе Владимир Макаров не рассчитал силы и дважды поставил "Рено" на крышу. Кстати, и до конца сезона ни Ерофеев, ни Макаров, так и не смогли привыкнуть к пугающей мощности французского мотора. Ситуация усложнялась и тем, что в этом двигателе стоял маховик малого диаметра, который не позволял автомобилю разгоняться с места так же быстро, как большинству соперников. А в ралли-кроссе зачастую полкорпуса, отыгранные на старте, равносильны победе в заезде.

Во второй половине сезона на обеих машинах стали "сыпаться" коробки, привода.

Сказалось и полное отсутствие навыков строительства автомобилей для ралли-кросса у самого Курьена.

Так, скажем, на "Форде" Сканке и "Ситроене" Хансена широко применяются углепластиковые материалы. Многие ралли-кроссмены устанавливают на своих машинах систему распределения крутящего момента, пришедшую еще с раллийных монстров группы В.

Обо всем этом команде "Новойл" приходилось только мечтать. Могли ли в таких условиях уфимцы противопоставить что-либо европейским асам? Вряд ли. Тем более, что борьба была как никогда острой.

К вполне ожидаемым примам сезона шведу Кеннету Хансену и норвежцу Мартину Сканке неожиданно быстро присоединились Жан-Люк Пейе, англичане Уилл Голлоп и Барри Скуибб. А неожиданностью это было потому, что первые двое начали сезон с абсолютно новыми автомобилями. Француз вывел на трассу полноприводный "Ситроен-Ксантия", англичанин в собственной мастерской подготовил "Пежо-306". По-видимому, период "детских болезней" машин в ралли-кроссе совсем короток, потому как оба новичка быстро набрали форму.

Уже третий старт, на домашнем этапе в

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ-КРОССУ. ДИВИЗИЯ 2 (гр. А)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Очки
1 Кеннет Хансен (S, "Ситроен-ZX16V-4x4")	20	20	(13)	17	(17)	20	17	20	(15)	20	(17)	198 134
2 Мартин Сканке (N, "Форд-Эскорт-RS2000")	(1)	17	17	15	20	(12)	20	13	20	(11)	(12)	158 122
3 Жан-Люк Пейе (F, "Ситроен-Ксантия-4x4")	(2)	15	20	20	(11)	—	13	17	17	—	20	135 122
4 Уилл Голлоп (GB, "Пежо-306-Турбо16")	(10)	(11)	(10)	13	15	13	11	15	(11)	15	13	137 95
5 Томми Кристофферсен (S, "Ауди Quattro S2")	15	(7)	11	—	—	15	12	(8)	13	13	15	109 94
6 Пер Эклунд (S, "Субару-Импреза-BiTurbo")	17	10	15	12	13	—	15	(10)	—	(10)	11	113 93
7 Барри Скуибб (GB, "Форд-Эскорт-X-Трек-Косворт")	13	12	12	—	(10)	17	—	11	10	17	(10)	112 92
8 Бьерн Скогстадд (S, "Форд-Эскорт-RS Косворт")	—	—	—	—	12	11	10	12	12	6	—	63 63
9 Микаэль Ернберг (S, "Форд-Эскорт-RS Косворт")	12	13	—	—	—	—	—	9	9	9	6	58 58
10 Суне Андерссон (S, "Ауди-S2")	9	(6)	8	11	7	7	(6)	7	7	(2)	(7)	77 56
13 Александр Ерофеев (RUS, "Рено-21-Турбо-Куадра")	4	9	3	—	8	8	—	—	—	5	—	35 35
19 Владимир Макаров (RUS, "Рено-21-Турбо-Куадра")	—	—	—	—	—	9	—	—	—	7	—	16 16

1 этап — Мельк (A); 2 — Лусада (P); 3 — Эссе (F); 4 — Килдаре (IRL); 5 — Крофт (GB); 6 — Хогеданбанан (S); 7 — Ахвенисто (SF); 8 — Маасмехелен (B); 9 — Валькенсваард (NL); 10 — Лингас (N); 11 — Эстеринг (D). В зачет идут семь лучших результатов. В скобках показаны не вошедшие в зачет результаты. Первая колонка в разделе "очки" — количество набранных очков, во второй — очки вошедшие в зачет. Система начисления очков: 20—17—15—13—12—11—10—9—8—7—6—5—4—3—2—1.

От привычной для ралли-кросса борьбы в полный контакт пострадал и Уилл Голлоп. От гонки к гонке его элегантный черный с золотыми и красными полосками "Пежо" прибавлял резвости. А наиболее близок к победе он был в финском Ахвенисто. Перескакивая через ухабы на огромной скорости, англичанин настойчиво атаковал лидировавшего Сканке. Неожиданно Уилл не рассчитал скорость на вираже, и неумолимая центробежная сила вытянула его с основной линии. Не успел Голлоп вернуть машину на трассу, как тут же получил сильнейшую затрещину от шедшего следом Хансена и сошел с дистанции. Устранив соперников, Хансен и Сканке разыграли чемпионский титул между собой. Швед, благодаря победам в начале года, лидировал весь сезон, 49-летнему норвежцу постоянно приходилось быть в роли догоняющего.

Все решалось на предпоследнем этапе в Норвегии. Победа в Лингасе для шведского

пилота была равносильна чемпионскому титулу, поражение оставляло шансы его сопернику. Старт в главном финале "А" выиграл Хансен, сразу обогнав обладателя "поул-позишн" Сканке. Норвежец не стал откладывать выяснение отношений и уже через несколько десятков метров затолкал "Ситроен" на вираже и вышел вперед. Не прошло и двадцати секунд, как Сканке ошибся в повороте, пропустив Хансена. Настойчивый Мартин вскоре снова применил силовой прием, приняв соперника "на бок" при торможении. Не остался в долгу и швед, откровенно нападая "Эскорту" в повороте. Кто знает, чем кончилась эта в прямом смысле жесточайшая битва, если бы машина Сканке не потеряла правую переднюю крышку.

А 34-летний Кеннет Хансен, теперь уже легко доведя гонку до победы, к трем своим титулам чемпиона Европы по ралли-кроссу в дивизии 1, которые он завоевал за последние шесть сезонов, прибавил почетный трофей в самой престижной — 2-й дивизии.

Будем надеяться, что не за горами время, когда и российские гонщики смогут претендовать на эти награды. Уфимцы — на правильном пути. Другой дороги к медалям по-настоящему престижных чемпионатов нет. А что до просчетов и неудач нынешнего сезона, то здесь уместна поговорка "на ошибках учатся". И работа над ошибками, по всей видимости, уже в разгаре. Речь идет о том, что на будущий год Клод Курьен подготовит для "Новойлы" ралли-кроссовую "Рено-Клио". Главное, ни в коем случае не останавливаться на полпути.



Эссе, оказался победным для чемпиона Европы-93 и его ярко-красной "Ксантии". Следующая гонка в Ирландии снова стала успехом Жан-Люка Пейе. На этом, правда, полоса везения француза внезапно оборвалась. В Крофте Пейе был лишь шестым, а в Швеции случилось и вовсе непоправимое. Сразу после старта предварительного квалификационного заезда Жан-Люк попал в завал, а от его "Ситроена" остались только рожки да ножки. Так что в Швеции француз не получил ни одного очка и практически лишился шансов на общую победу.

Близняшек "Рено-21" уфимских гонщиков можно было различить лишь по накладкам на фарах. У автомобиля Владимира Макарова они были темными, а у Александра Ерофеева — белыми.

Чемпионский "Ситроен" Кеннета Хансена.



А. КАТКАРТ
Фото Э. ХИМЕНЕСА

М КОПЬЕМ



Нельзя судить о книге по обложке. Тщательно одетый в деловой костюм, поблескивая очками, 37-летний Петр-Карел Короуз на мотоциклетной выставке в Бирмингеме выглядел высокопоставленным менеджером. Впрочем, им он и был до того, как приобрел мотоциклетный завод бывшей ГДР, воплотивший в себе все худшее, что было связано с центральным планированием, субсидируемой работой, закрытыми рынками и пожизненной занятостью. Но через некоторое время я увидел его в кожаном комбинезоне и шлеме на презентации мотоциклов "MuZ-Скорпион" и понял, насколько обманчивым может быть первое впечатление. Передо мной стоял парень, едущий на мотоциклах с 16 лет, учившийся на бухгалтера у "Куперс и Либранд", ставший самым молодым директором компьютерной фирмы "Сименс-Никсдорф", а затем консультантом по приватизации завода MZ, на котором пять лет назад работали три тысячи человек. Любопытный парень, правда? И смелый. Об этом говорит хотя бы то обстоятельство, что несмотря на убийственный отчет, составленный специалистами BMW и пригвоздивший MZ как компанию "без реальной ценности, без новых моделей, без продукции, которая может иметь сбыт, и без будущего", он все же решился приобрести ее. Почему?

Сам Короуз отвечает на этот вопрос так: "Из-за людей. Рабочие MZ очень необычны по гэдэровским меркам — они действительно гордились своей фирмой и были ей неистово преданы. В 1991 году они даже собрали по десять процентов своего заработка в попытке оживить компанию, и это стало для меня очень важным знаком того, каким потенциалом обладает MZ. Надо только эффективно реконструировать фирму и начать выпускать нужную продукцию для нужного рынка. Поэтому я и решил сам взяться за это дело — по крайней мере, у меня появилась возможность ездить на мотоцикле в любое время!"

Приобретя останки MZ в июле 1992 года, Короуз создал новую компанию MuZ. Напоминающее головоломку название расшифровывается как Motorrad und Zweiradwerk GmbH, то есть ТОО "Мотоциклетный и велосипедный завод". Начиналось все с 18 рабочих. Сейчас у Короуза 240 человек на новом, специально построенном заводе недалеко от старой производственной базы в Цшопау, близ Лейпцига.

Петр-Карел хорошо понимал: главное, что нужно сделать — разработать новый производственный ряд, который обладал бы хорошим дизайном, мог бы изготавливаться на высокопроизводительном оборудовании и при этом был бы спроектирован достаточно быстро, пока компания выпускала модернизированные варианты существующих устаревших мотоциклов. Кроме того, необходим был флагман модельного ряда, который стал бы одновременно привлекательным и внешне, и по цене, в соответствии с новым лозунгом фирмы — "Простой замечательный мотоцикл".

В том же месяце, после серии молниеносных переговоров с дюжиной европейских фирм, Короуз заключил контракт с британской конструкторской компанией "Сеймор-Пауэлл". "Все пытались продать

мне свои идеи вместо того, чтобы выслушать мое мнение о том, что нам нужно и спроектировать что-либо в соответствии с ним. Единственным, кто выслушал меня, был Ричард Сеймор, и мы быстро поняли, что наши мозги работают на одной волне".

Лондонская проектная фирма "Сеймор-Пауэлл" конструирует все — от тепловозов до ножей. Но сам Сеймор, так же как и большинство людей, работающих на него и его партнера Дика Пауэлла, заядлый мотоциклист. А потому особенно заинтересован в разработке двухколесных машин. "Сеймор-Пауэлл" много лет сотрудничала с фирмой "Ямаха", но настоящую славу ей принес проект превосходного мотоцикла "Нортон-F1".

"Когда я получил задание, то попытался представить, каким бы стал "БСА-Голд-Стар", если бы фирма БСА не умерла, а продолжала делать мотоциклы и в 1995 году, — сказал Сеймор. — Необходимо было создать модельный ряд из двух мотоциклов. Причем лишенный обтекателя вариант "Тур" должен был сохранить спортивные претензии и практичность без того, чтобы быть скучным. Мы спроектировали и построили первый прототип с помощью "Тигкрфта" всего за четыре месяца, и его дебют на выставке в Бирмингеме вызвал вполне удовлетворивший нас ажиотаж. Затем, прошлым летом, мы переконструировали мотоцикл, установив двигатель "Ямаха" с жидкостным охлаждением, который с точки зрения соотношения цена/динамика оказался более привлекательным, чем "Ротакс". Главной проблемой было перемещение приводной цепи — у "Ямахи" она проходит с другой стороны, чем у "Ротакса" — но мы с ней справились. В остальном главный замысел остался — после самого первого разговора с Короузом мое подсознание выдало образ машины как бы стоящей на цыпочках, с занесенным копьём — словно скорпион. Отсюда и его имя!"

Почему Короуз решил сделать ставку на спортивную одноцилиндровую машину? "Потому что на рынке сегодня таких нет! Легкий, простой и привлекательный мотоцикл, который дарит вам удовольствие и объединяет стиль с экономичностью. Мы испытывали двигатели нескольких фирм — всех четырех "японцев" и нескольких европейских, но мотор "Ямаха" самый лучший, потому что он очень гибок в работе. Вы можете забыть о переключении передач — двигатель моментально отзывается на движение ручки газа в диапазоне от 3500 до 7000 об/мин. Но мы забыли еще и о тесном взаимодействии с другими поставщиками комплектующих — "Пайоли", "Брембо", "Гримека" и другими. Раньше MZ производил сам 90 процентов всего мотоцикла, теперь же мы делаем менее трети, зато имеем более качественные компоненты. С самого начала мы решительно настроились на повыше-

ние качества, чтобы утвердить имя MuZ на рынке и смыть память о старом MZ. А это значит, что многого мы ожидаем от наших поставщиков".

Всего через пять месяцев после заключения контракта между MuZ и "Сеймор-Пауэлл" "Скорпион" совершил свой первый выход в свет. Замена силового агрегата на пятиклапанный двигатель "Ямаха" была продиктована большей мощностью последнего, так же как более чистым выхлопом, сниженным уровнем шума и увеличенной долговечностью. Не менее важно, что сама "Ямаха" всеми силами старалась привлечь MuZ. Она пошла даже на то, что убрала свой логотип с картерных отливок, выполнив на них обозначение MuZ!

Первый серийный "Скорпион" сошел с конвейера 24 марта 1994 года. В тот же самый день несколько журналистов, включая и вашего покорного слугу, были при-

глашены на трассу "Калафат" на средиземноморском побережье Испании, к югу от Барселоны. Нам предстояло опробовать два варианта — оснащенный полубококрылом "Спорт" (на снимке — слева) и раздетый дорожный "Тур". Соответствует ли безусловно пленительная внешность "Скорпиона" его дорожным качествам? Может ли "Трабант" разгоняться быстрее пули? Если вам нужен прямой ответ — да, конечно!

Дорожный "Скорпион" меня не разочаровал. Кроме того — и это стало для меня настоящим сюрпризом — именно более скромная модель "Тур", а не заманчивый "Спорт", оказалась наиболее характерным выразителем идеи одноцилиндрового мотоцикла девяностых годов. Это машина, которая ухитряется сочетать практичность с обаянием, наслаждение с функциональностью. На ней вы можете ездить на почту и продирааться че-

Словно напоминание о былых спортивных успехах фирмы — светлый двухцилиндровый MZ-250 1968 года, на котором выступал экс-чемпион мира Дитер Браун.



рез дорожные пробки по пути на работу. На ней вы можете с комфортом перевозить пассажира и с наслаждением промчаться по сельским дорожкам. Можете прокатиться в пивную летним вечером или в зимний полдень и даже переместиться по автостраде со скоростью 150 км/ч из пункта А в пункт Б. Но самое главное — проехав однажды на этом мотоцикле, вы будете искать предлог, чтобы повторить поездку. Легкий, проворный, юркий, с хорошей управляемостью, с очень удобной посадкой, обеспечиваемой низким и узким рулем, одновременно спортивным и практичным.

Это не означает, что вариант "Спорт" не оправдал ожиданий — просто "Тур" оказался столь хорошим универсальным мотоциклом, с таким шармом, что устроит любого водителя. В общем-то, обе модели различаются только "одеждой". Рама, подвески, тормоза и настройка двигателя

одинаковы в обоих вариантах. Все, что вы получаете за 10-процентную надбавку к цене (вариант "Спорт" стоит в Германии 10500 марок со всеми местными налогами, а вариант "Тур" — 9600 марок), — это более спортивная посадка за счет более низкого руля и чуть оттянутых назад подножек, другая фара и менее удобное седло пассажира. А также дополнительная защита за счет полуобтекателя, который обеспечит вам и более приметную внешность, чем водителю "Тура".

Ричард Сеймор и его помощник Адам Уайт создали чрезвычайно своеобразную конструкцию рамы, которая и дает "Скорпиону" столь узнаваемую внешность. Она состоит из двух холодноотянутых бесшовных труб большого диаметра (50 мм, с толщиной стенки 1,5 мм), изогнутых и соединенных в задней части муфтами с литым задним подрамником двигателя, служащим также точкой крепления

заднего маятника. На прототипе, созданном по чертежам Сеймора Дейвом Пирсом из "Тигкрфта", ведущей в Британии фирмы по изготовлению шасси гоночных одноцилиндровых мотоциклов, трубы рамы были соединены с отливкой специальным клеем "Локтайт", используемым в авиационном строении. Но поскольку никем не было проверено, как такое соединение выдержит весь срок службы мотоцикла, трубы серийных рам соединяются с отливкой на резьбе.

Серийный "Скорпион" более ориентирован на обычные дорожные условия, чем первый прототип, созданный фирмой "Тигкрфт" по привычной для нее гоночной геометрии. Передняя вилка "Пайоли" с диаметром несущей трубы 40 мм имеет угол наклона рулевой колонки 26,5 градусов против 24 у прототипа. База

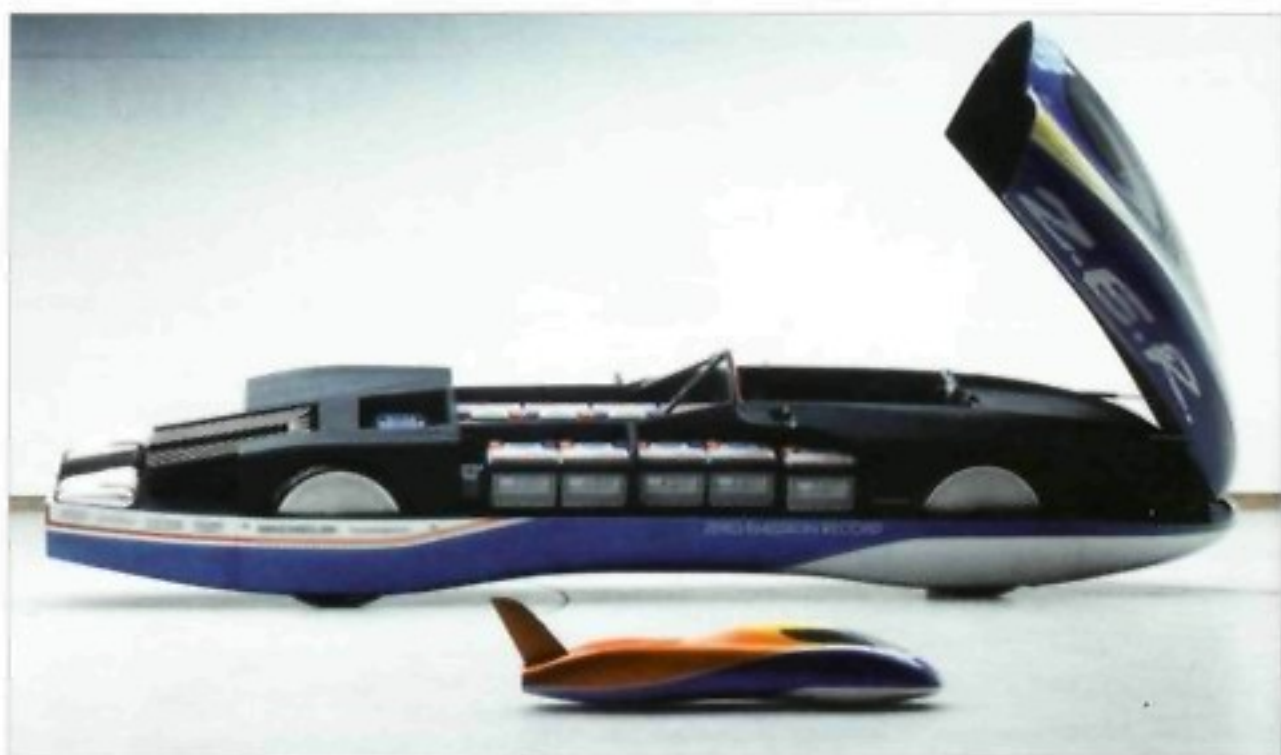


ОЧЕНЬ СКОЛЬЗКИЙ "БЕРТОНЕ"

На острове Капри в исследовательском центре фирмы "Бертоне" под покровом сугубой секретности шли работы над рекордно-гоночным электромобилем "Бертоне-ZER". Три буквы в обозначении модели — это сокращение слов "зироу эмшин рекорд", то есть "рекорд нулевых выбросов". Новая машина сконструирована для атаки на высшее достижение в классе электромобилей второй категории (масса до 1000 кг). Она оснащена электродвигателем мощностью 150 кВт (204 л.с.), который получает питание от десяти аккумуляторов "Фиамм", размещенных вдоль бортов.

Кузов имеет весьма совершенную с точки зрения аэродинамики форму (C_x не более 0,12): каплевидные обтекатели предусмотрены над головой гонщика и вокруг колес. Это очень "скользящая" форма, легко рассекающая толщу воздуха. Поперечное сечение кузова, в котором гонщик лежит на спине, очень мало — всего 0,62 м². Заметим, что рекордно-гоночный автомобиль "Харьков-Л2" конструкции Э. О. Лорента имел даже чуть меньшую (0,6 м²) лобовую площадь. "Мишлен" разработал специальные шины, поскольку расчетная скорость ZER — 360 км/ч. Для остановки предусмотрены дисковые тормоза "Брембо" и два парашюта.

Любопытно, что почти такой же скорости — 380 км/ч — ожидают от своего электромобиля "Радуга" саратовские энтузиасты. Их машина (см. АМС, №7—1994) массой 180 кг будет



приводиться в действие мотором всего в 40 кВт (54 л.с.). Учитывая, что у "Радуги" передние колеса не закрыты обтекателями, показатель 380 км/ч следует считать несколько оптимистичным. В то же время нельзя упускать результат, показанный харьковчанином Д. Сильчином на полигоне под Дмитровом. В сентябре 1973 года он установил там всесоюзный рекорд скорости на электромобиле. За рулем машины ХАДИ-13Э (350 кг, 30 кВт) он прошел километр с хода со скоростью 161,7 км/ч.

В СЕМЬЕ — МЛАДШЕНЬКАЯ



На летнем Московском автосалоне поклонники "самых-самых" мотоциклов наконец-то своими глазами увидели продукцию итальянской фирмы "Бимота". Как известно, ко всем машинам этой марки можно смело прибавлять приставку "супер". Даже если это самая маленькая из модельного ряда — "Бимота-YB9SR" с 4-цилиндровым двигателем "Ямаха" рабочим объемом "всего-то" 598 см³. Благодаря двум верхним распредвалам, 4-клапаным головкам цилиндров, жидкостному охлаждению, электронной цифровой системе зажигания и четырем карбюраторам "Кейхин", его мощность — 100 л.с. при 11500 об/мин. Но двигатель — это еще не то, что делает мотоцикл "Бимота" совершенно неподражаемым произведением инженерного искусства. Подлинное мастерство — слить в единое целое мотор, раму из алюминиевого сплава "Антикорродал 100", подвески "Пайоли", тормоза "Брембо", шины "Мишлен" и стеклопластиковый обтекатель изысканного дизайна. При этом массу мотоцикла необходимо удержать в рамках — всего 175 кг. В общем, как утверждает рекламный проспект "Бимоты": "Сможете ли вы найти мотоцикл такого класса со всеми этими достоинствами? Мы не смогли и поэтому сделали его сами".

● Бывший шеф-дизайнер "Скудерии Феррари" и "Ламбо-Формулы 1" Мауро Форгьери ныне работает главным инженером проекта EB112 итальянской фирмы "Бугатти".

● В сентябре в городке Боулинг Грин в штате Кентукки открылся музей, посвященный одному из самых известных американских автомобилей "Шевроле-Корветт".

● Почти два десятка лет — со времени выпуска в 1978 году БМВ-M1 — фирма "Италдизайн" не занималась серийным производством автомобильных кузовов. С нынешнего года она начнет собирать по три сотни супердорогих седанов "Бугатти-EB112".